KOKU-FAN

$4.00

may 1980

航空ファン 5



●モデリング・マニュアル
C-130ハーキュリーズ
●新連載
F-86と朝鮮戦争
●ホットニュース
米空軍機の最新情報



Photo by [illegible]

1979年は、イラン・アフガニスタンのキナ臭い動きを別にしても，米空軍にとっては変化の年であった。防空任務はADCOMからTACへ移管され，各基地では所属機の新旧交替劇が数多く見うけられた。そして激動の80年代を向え，米空軍は今後どのような変貌をとげるのだろうか。冒頭のカラーページでは，本文の"米空軍最新情報"に関連して，話題の米空軍機の特集を組んでみた。

A-10A/354TFW

U S AIR FORCE AIRCRAFT TODAY

RF-5E/Prototype

In 1979 the USAF saw drastic changes in its organization as well as in the equipment. To name a few the air defensive role has been turned over by ADCOM to TAC, and the F-15 Eagles are now on combat ready status. Under the pressure of critical situation in the Middle East the 1980 will probably be another year of high tension.

Photo by B.J. Morrison



（前ページ上）ワイローグローブ海軍基地に着陸する354TFWのA-10A(77-216)。A-10Aは現在，TACの2個航空団，USAFEの1個航空団，ANGの2個飛行隊に配備または機種転換中。複座の夜間・全天候型A-10N/AWの開発も行なわれている。

（前ページ下）エドワーズ空軍基地で評価テスト飛行中のRF-5E(78-11420)。本機はF-5使用国向けに開発された写真偵察型で，機首にKA-56E，KA-95偵察カメラ，RS702IRスキャナを装備している。なお本機とは別の機体だがF100エンジンを装備したF-5Gの開発計画もある。

▶離陸上昇中の35TFWのF-4E・42-MC(69-258)。現在F-4を配備するTACの実戦航空団はこの35TFWのほか，シーモアジョンソンの4TFW，ムーディの347TFW（以上F-4E）ホームステッドの31TFW，ネリスの474TFW，マクディールの56TFWと7個を数えるが，31がF-15へ，56がF-16へ改変中であり，残る474，347，4TFWもF-16への改変が決定している現在，F-4G/Eを装備する35TFWがTAC最後のF-4実戦航空団となる模様である。

▼TACに残る唯一の"SUD"飛行隊562TFSもF-4Gに改変され，F-105GはTACから姿を消すことになる。

◀ジョージの35TFW，スパンダーレム(USAFE)の52TFW，クラーク(PACAF)の31TFWに配備されているF-4Gだが，シーモアジョンソンの4TFWのマーキングを施した機体も確認されており，同航空団のF-16改変計画との関わりが注目される。



F-4E-42/35TFW

F-105G-1/35TFW

Photo by R.P.Morrison





Photo by I. Masai

US AIR FORCE AIRCRAFT TODAY

Photo by R. P. Morrison

F-4G-43/35TFW



F-16B/338TFW



Photo by F. B. Mormillo

▲昨年後半から量産が軌道に乗りはじめたF-16はノルウェー，オランダ，ベルギー，イスラエルへの配備もはじまり，第2のF-16航空団，56TFWへの配属も開始された
▼28BWのB-52H。B-52Gの近代化/ALCM母機化計画が進められている反面，B-1の見直しも噂されている

▼エドワーズで試験用に使われている初期型A-7D-3(69-6191)。A-7DはTACではイングランドの23TFWを残すのみで，その23もA-10への改変が予定されている
▲SR-71に代るSACの戦略偵察機は現在のところ計画されておらず，黒い怪鳥は80年代も飛びつづけるだろう。

Photo by F. B. Mormillo

B-52H/28BW





Photo by R.P. Morrison

A-7D-3/AFSC

US AIR FORCE AIRCRAFT TODAY

SR-71A/9SRW

Photo by F.B. Mormillo


Photo by I. Mitsui

C-130 "Harkybird" New Angle. New Skim

AC-130 "Specter" から新迷彩を施したRAFのハークまで



AC-130H Gunship/TAC

Specter & her Armaments

４月号では神坂七彦氏の解説によりＣ-130ハーキュリーズの技術的な見地からの考察を行なってみたが，本号ではその際できなかったビジュアルな面からのトライをこのカラー特集とモデリング・マニュアルでやってみた。48ヵ国の空軍で使用されているハークには，さまざまなマーキングがあり，モデラーならずとも魅力を感じるであろう。このカラー特集では，今まで目にすることの少なかったＡＣ-130Ｈのカラーディテールと各国のマーキングを中心にお送りしてみよう。

Photo by Pinnacle Aircraft Slides



◀嘉手納基地へアプローチするAC-130H(69-6570)。後方ランプ上方にはバブル・タイプのIO(イルミネータ・オペレータ)用下方監視窓が見える。
▲アンドリューズ空軍基地へ着陸するAC-130H(69-6567)。目標に対して左回りのパイロン旋回により攻撃をするAC-130は，すべての武装が左舷に集中している。
▶エドワーズ空軍基地のオープンハウスで公開されたAC-130H(69-6572)。パラトループ・ドア位置から突き出ているのは105mm榴弾砲で，その後方がAPQ-133FCSレーダ用レドーム，その隣に見えるのがボフォース40mm砲である。
▶AC-130Hの胴体内部。左側には105mm榴弾砲と40mmボフォースの機関部が見える。AC-130Hに乗り組んだ5名のガナーはFCO（火器管制官の指揮に基づき，適宜の兵装を操作して目標を攻撃する。
▼AC-130Hの主翼下に搭載されたECM機材。内翼パイロンにはALQ-87ジャミング・ポッド，外翼パイロンにはチャフ／フレア・ディスペンサーが見える。

In April issue a review over C-130 mainly from technical viewpoint was made by Mr. Kamisaka. In this month issue we tried a visual approach in the Color feature and modelling manual providing various color schemes and markings used by various air forces around the world. As known the C-130s are currently in operation with 46 countries.


Photo by R.P. Morrison


Photo by R.P. Morrison


Photo by R.P. Morrison

Photo by Vigilant Aircraft Slides



C-130E/MAC

▲C-141にも見られるグレイ/ブルーの2色迷彩を施したMACのC-130E(64-504)。

Photo by Y.Kato



C-130H/IDFAF
C-130H/MoroccianAF

▲IDFAFのC-130Hはグリーン(34227)，ブラウン(30219)，サンド[33531]の迷彩。

▼ドビンズ空軍基地へ着陸するモロッコ空軍向けC-130H(4738/CNA-OJ)。

Photo by R.E.Kling





▲エジプト空軍機はタン（30400）とブラウン（30140）のラップアラウンド迷彩。

C-130H/Egypt AF



▲エア・タトゥー'79に展示されたRSAF,No.165sqn のC-130H（1619）。

C-130H/RSAF
Harcules C-1/RAF

▼最近塗装様式が変更された英空軍のハーキュリーズC-1（XV181）。



RF-4E/JASDF
501 RCON.SQ





航空自衛隊の偵察航空隊第501飛行隊は，1974年10月から正式にマクダネルダグラスRF-4E偵察機の運用を開始し，14機が配備されている。当初同機は上面グレー1色であったが，1977年から順次迷彩塗装化が進み，今日ではあと数機を残すのみとなった。ここでは，501飛行隊の撮影した最近の同機のショットを主に，RF-4Eの姿を追ってみよう。

Since October 1974 the 501st RECON Sqdn has been operating with McDonnel Douglas RF-4EJs. Originally all fourteen RF-4EJs were in Grey color scheme which began replaced by the camouflage from 1977 though a few of them still left to be repainted. Currently the Squadron undertakes a routine reconnaissance missions over Japan and its vicinity.





偵察航空隊は1961年12月に松島基地において新編され，RF-86F 6機による部隊運用を開始した．機種をRF-4Eにかえてから6年．同隊による無事故飛行時間は31,800時間に達している．この時間はさらに延びつづけるだろう．前頁とこの頁は本年1月と2月の撮影になる写真で，いずれも百里基地周辺の訓練飛行の折にとらえたショットだ．



この頁の写真は，佐藤釣一1尉の操縦するRF-4Eの後席に，浜田賢二3尉が搭乗して撮影。57-6911号機には前席が偵察航空隊司令原正夫1佐，後席が藤下政夫3佐が搭乗。

A series of shots here were taken by 2nd Lt. K. Hamada in the rear seat of RF-4E piloted by 1st. Lt. K. Sato. A/C 57-6911 is seen flown by Col. M. Hara, accompanied by Major M. Fujishita.

KF SPECIAL FILE



最後のホームベースとなったフロリダ州NASキーウエストで、航海の疲れをいやすRA-5Cビジランティ。以下に紹介する3枚の写真は、いずれも1976年の撮影で、当時は10個飛行隊が健在であった。上はRVAHW-1のRAG飛行隊RVAH-3の所属機。

Photo by Denis Hughes.

1975年12月に終了したUSSキティホークによる第7艦隊任務を最後に解散されたRVAH-6のRA-5Cで、上の写真同様、建国200年の記念塗装が施されている



Photo by Denis Hughes

1975年11月までの地中海クルーズを終えたRVAH-7のRA-5C。RVAH-7は、この後太平洋艦隊のCVW-11に配備され、2度の航海を行ない、昨年解隊された。



Photo by Denis Hughes





▲ニューメキシコANG150TFG188TFSのA-7D-9-CV（70-1034）。同隊はコロラドANGの120TFSとともにANG初のA-7D部隊として知られており，以前は黄色でロードランナーを描いていたが，現在は写真のように変更された。
▲ネバダ州リノにあるメイ州空軍基地に翼を休める152TRG/192TRSのRF-4C-20-MC（64-1005）。1975年にRF-101Fから機種改変した飛行隊。
▼ボルドーにあるSOGERMA工場で撮影されたバングラデシュ空軍向けフーガCM170マジステール（175）バングラデシュ空軍はフランス空軍を退役した余剰のマジステールを購入。ジェソールにある空軍飛行学校で転換訓練用に使用中。同空軍の訓練体系ではBT-6初練機にはじまり→マジステール→MiG15UTI→F6戦闘機と進む。



Photo by J. M. C. Gold.





▲オランダ空軍No.312Sqn.のF-104G(D-8331)。後方にミラージュF.1やF-16の尾翼が見えるところから演習ないしはオープンハウスでの撮影と思われ，機首にはシャークティース，尾翼に三色機，テールに322Sqnのインシグニアといったスペシャルマーキングを施している。312も最終的にはF-16に改変の予定。
▼ルワルデン基地に着陸進入するオランダ空軍No.322Sqn.のF-16B-IJF（J-259）。同機はオランダ空軍向けF-16Bの1号機で，F-16Aの1号機(J-212)とともにルワルデン基地のNo.322Sqn.に引き渡されたもの。アメリカのヒル空軍基地でフライトテストを受けていたおりにつけられた"HL"のテールコードはすでに消され，その上にはミーティアーハンター－F-104Gと受け継がれたオオムのスコードロン・インシグニアが描かれている。





使ってますか…Mr.カラー
ジュラルミンは光る!!
GUNZE SANGYO
グンゼ産業
ホビークラフト部
東京都千代田区神田錦町3-17
TEL294-4141(代)
新しい模型 ジュラルミンクラフト
1/72複葉機シリーズ ¥700
行機ファンにおくる新しい金属模型ジュラルミンクラフト複葉機シリーズは、●新しい金属加工技術によって開発された新しい模型です。
キットに入っている特製接着剤で簡単に組み立てられます。●磨くと金属の質感が一層得られます。●もちろん実機のように塗装して楽し
こともできます。●実機に忠実なスライドマーク入りです。
第1弾 3機種好評発売中!!
●九三式中間練習機(赤とんぼ)
●フォッカー DⅦ
●フォッカー DR-1
第2弾 3機種4月発売!!
●フィアット C.R.32
●カーチス ホークIII
●ソッピース キャメル

F-86 Sabre

Photo by D. E. Slawiak / Page 18~19



名ジェット戦闘機 F-86 セイバー・アルバム

F-86セイバーは名機である!と言っても反論する人は少ないだろう。9,000機を越す生産数と34におよぶ使用国がその事実を証明してくれる。しかしそのセイバーにしても今なお空にあるものはごくわずかで，ほとんどは退役している。だが，地上に降りた鳥たちは消えてしまったわけではない。あるものは基地のゲートガーディアンとして，またあるものは公園の展示物として余生を送っている。このページではセイバーの記念碑たちをアメリカ本土に追ってみた。

▲ウイリアム空軍基地のゲートガーディアンF-86E-6-CAN(52-2844)。

▼F-86L-26-NA(51-5938)。ウィスコンシン州アプルトン。

▶リックス杯レースの優勝機ネブラスカANGのF-86L-41-NA(52-3735)。

第2次世界大戦の終結は，ジェット機の進歩をより早めることになった。1/4世紀をむかえようとするジェット機の発展の中で，F-86という機名は，不朽の名機としてこれからの世に残ることだろう。本誌ではF-86セイバーの別冊発売を機に，航空ファンの読者にもF-86の写真をおとどけしよう。





Having total productin exceeding 9,000 model and flown by more tha 34 countries, the F-86 Sabres won the worldw reputation as one of finest jet fighters from Free World. From left down to right bottom a F-86E-6CAN at Will AFB, F-86-26-NA in conain, F-86L-41-NA ANG Neb., the Gate rdian at William AFB bicentennial color sch F-86H-10-NA dispaye Montana and F-86H-I from ANG, Ind.



▲前ページ上のF-86Eも1976年にはバイセンテニアル・マーキングが施され，ご覧のようないでたちとなった。



▲メリーランドANGに所属していたF-86H-10-NH(53-1396)。モンタナ州ヘレナに展示されている機体。1973年撮影。
▼インディアナ州クルプスコに展示中のF-86H-10-NH(53-1298)。インディアナANGの所属機だった。



Photo by J. E. Sherlock

5th AIR FORCE IN KOREA ③



ムスタングはF-80より優れた航続距離をもって重要な役割を果した

F-51Dムスタングは第2次大戦の傑作戦闘機で，朝鮮戦争においてもFEAFの145機のほか，南アフリカ，オーストラリア，韓国のムスタングが対地攻撃機として活躍した。このページでは朝鮮におけるムスタングをカラーで紹介する。

▲K-10鎮海飛行場にラインアップする18FBWのF-51Dムスタング。前方の3機（シャークティース付き）が12FBS，その後方が67FBSの所属機で，どちらも背ビレの付いたブロック25以降の機体である。F-51D-25以降の機体には5inHVARロケット弾の装備が可能になっている。なお右手のカラフルな帯を巻いた機体は18FBWの司令機である。18FBWのホームベースは大邱（K-2）。

▼大邱から進出して，水原（K-13）に展開した18FBW指揮下南アフリカ空軍No.2Sqn.のムスタングMk.Ⅳ（366）。アーミング作業を受けている最中で，主翼上ではコルトブローニングM-2機銃への12.7mm銃弾を装填，主翼下では特製のボムローディング・カートにより500lb爆弾の搭載作業が行なわれている。

① The 18th FBWg flightline at Chinhae late 1952. The sharkteethed F-51s are the 12th FBSq while the 67th FBSq aircraft had red fintips and canopy rails. (Kemptho

② Rearming a No.2 Squadron F-51D the special bomb loading cart designed loading F-51 underwing pylons. (USA

③ Maintenance facilities in Korea were very crude. Often complete engine chang were made in the open weather. (Forbe

④ F-51Ds from the 12th "Tiger" Squad on the ramp at Taegu in the Spring of 1951. (Tann

⑤ An F-51D of No.2 Squadron SAAF, ground support alert at Taegu, Spring 1 The No.2 Squadron "Flying Cheetahs" their first mission in Korea in Decemb 1950. (Tann





Photo via Larry Davis.

▲マーリンV1650エンジンの整備作業を行なうクルー。機体は67FBSのF-51Dで，主翼にはエンジン整備用の木製脚立がかけられている。
▶K-2大邱飛行場における12FBSのF-51D-25-NT(FF-734/FF-959)。12FBSは機首のシャークティースから"Tiger Squadron"と呼ばれていた。1951年春の撮影。
▼同じく1951年春の大邱飛行場でのショット。南アフリカ空軍No.2"Flying Cheetahs"Sqn.のムスタングMk.IVで，3inHVARを装備した対地支援の出で立ちで，アラート待機中。







"Connie", a fully armed 67th FBSq F-51Ds. (Forbert)



A Tiger Squadron F-51D is shown being towed from the hanger at Kimpo AB.

▲HVAR 5inロケット弾4発、500lb爆弾2発という重装備を施した67FBSのF-51D-25-NT(44-84808)"Connie"

◀K-14金浦飛行場のハンガーからトーカートに牽引されてフライトラインに向かう12FBS"Tiger Squadron"のF-51D-25-NA(44-73692)

▼尾部をリフトされ、ラダーの調整作業を受ける18FBW/67FBS所属のF-51D-25NT(44-84925)"Jeannie"。1951年には、スペアパーツの不足からF-51の稼動率が大幅に落ちこんだ時期があった。

▼"Jeannie", an F-51D from the 67th FBSq, is shown undergoing maintenance to her rudder controls. Due to a parts shortage in 1951, many F-51s were grounded for repairs. (USAF)





Photo by Denis Hughes.（Page 23～27）

世界の空軍シリーズ

PORTUGUESE AIR FORCE/FORCA AEREA PORTUGUESA

ポルトガル空軍





ポルトガル空軍（Force Aerea Portguesa）の起源は隣国スペイン同様，19世紀末に使用された偵察気球に始まる。そして1914年 5月，陸軍の１部門としてデュペルデュサンB，モーリスファルマンMF.4を装備した飛行学校（EMA＝Escola Militar Aeronáutica）の発足によって本格的な空軍が誕生した。当時のポルトガル空軍の任務はもっぱら植民地のパトロール，治安維持などで，1927年には海上パトロールを任務とする海軍航空隊も発足している。1930年代のポルトガル空軍はドイツからJu52等を購入していたが，第２次大戦中は北アフリカのドイツ軍と対峙する位置から連合軍の基地となった。戦後は1949年にNATOに加盟，1952年には陸軍から独立して正式にポルトガル空軍となり現在に至っている。上の写真はポルトガル空軍の第１線機フィアットG.91R/4。西ドイツから供与された機体で，F-86F（4月号に掲載）とともに今なお主力機の座にあり，西ドイツの余剰機を追加購入する計画もある。

1 Oporto (Pedras Rubras)
1A Chaves*
1B Espinho
2 Ovar*
2A Viseu*
2B Mirandela (Brito Pais)*
2C Macedo de Cavaleiros*
3 Aveiro (São Jacinto) (BA 7)
3A Figueira da Foz*
3B Coimbra (Cernache)*
4 Tancos (BA 3)
4A Portalegre (Alpalhão)*
5 Sintra (BA 1)
5A Torres Vedras (Santa Cruz)*
6 Ota (BA 2)
7 Lisbon (Portela de Sacavém) (AB 1)
7A Montijo (BA 6)
8 Alverca (OGMA)
9 Beja (BA 11)
10 Faro*
11 Monte Real (BA 5)





▲ポルトガル空軍唯一の超音速機T-38A-40(61-843)。1977年に米空軍の余剰機6機を購入したもので，空中機動訓練およびF-5Eへの機種転換用に使われる予定だったが，F-5E購入自体が現在宙に浮いている状態なので，そのなりゆきが注目される。BA-5モンテロ－ザ基地所属。
▼1977年まで海洋パトロール任務にあたったSP-2E(4706/Bu.No.134676)。11機がオランダ海軍から供与され，BA-6モンティヨ基地に配備されていた。

▼70年代中盤まで対地攻撃機として活躍したT-6G(1769)。翼下に12.7㎜ガンポッドと爆弾ラックが装着されている。使用数はT-6G/J，SNJ，ハーバードIIIを合計して253機。
◀BA-1サントラ基地で基本ジェット訓練を担当しているT-37C(2403/62-5928)。30機が供与され，うち8機は曲技チーム"Asas de Portugal"でも使用中。
◀1953年から30機(カナデア製も含む)供与され現在でもBA-5で12機が稼動中のT-33A-1(1912/55-3090)。









THE PORTUGESE AIR FORCE is manned by 9,000 personnels including the airborne unit with 1,300 men. Organizational structure is composed of ; 1 Tactical Support Sqdn (18 G-91Rs and 6 G-91s), 2 Transport Sqdn (5 C-130 Hs and 2 Helicopter Sqdn(24 Alouette III and 10 SA-330s) and some training units equipped with T-33As, T-37s, T-38s, D O-27s, Chipmunks and some Cessna FTB337Gs. With the total of 60,000 men from three military branches and another 30,000 from the police and security forces the national defense measures are sustained effectively to protect its population reaching almost 10 million.




3564







▶1976年までBA-3において連絡機として使用されていたOGMAオースターD.5/160。使用数は90機でうち15機は輸入。
◀フランスのUTA航空から購入したノールN2502ノラトラ(6402/F-BGZA)。BA-9 Esquadra de Transporteの所属機で，主翼端に補助エンジン(マルボレ6)付き。
▶BA-6に展開するSA330Cピューマ(9508)。1966年に12機購入されたが，現在11機が稼動しており，うち4機はアゾレス諸島のラジェスに分遣隊を派遣している。
▲西ドイツ空軍から供与されたDo-27A-4(3463)。1961年から配備が開始され，現在15機がBA-3で使用中。
▼インペリアル・ウォー・ミュージアムに保管中のJu-52/3m(6316)。エンジンはP&WR-1340に換装されている。



イラストレイテッド・第二次大戦機
WW II A/C, ILLUSTRATED



99軍偵は高空を飛んでいると97軍軽と良く似ているが、中高度以下になるとすぐ見分けがついた。低翼ではるかに精悍で、かつ軽快である。くるくる回わっていた。本機のドッグ、ファイトに巻きこまれたP-40が落された話もうなずける。地上部隊と密接な協力作戦をとり、偵察に、襲撃にと良くこまめに働いた。生産数も多い。軍偵と襲撃機の外観の違いは胴体横の窓ぐらいである。このカメラ窓は雨戸の戸袋のように横に張り出していて、必要な時だけ開けるようになっている。96小型カメラと、1号自動航空カメラを備えたのが軍偵である。武装は7.7mm固定×2と、試製単身の旋回銃だったが、昭和18年11月から両翼の固定銃が12.7mmのホ-103砲となり、旋回銃は発射速度の早いドイツのラインメタル・ボルジッヒ・タイプの98式の7.92mmとなって威力を増した。山岳地帯などの対地作戦には絶好な妙味を発揮した。歩兵にとってまことに頼もしい存在であった。この機体もあちこちで良く見たが、かわった思い出としては、塗装のハゲた場所に赤くサビのような物が浮き出していた。友人の石川さんも良く見たそうで、SDRと言う材質のせいであろう。塗装は

三菱　99式軍偵察機(キ-51)



MITSUBISHI Ki-51 TYPE99 RECONNAISSANCE PLANE(SONIA)

ほとんど灰緑色一色であった。実施部隊では上面をスプレーで迷彩にしたり塗りつぶしたりしていたが、暗緑よりも茶系統の方が多かった。座席内部は青味がかったカーキ色と言う古いテントのような、文字では表現しにくい色で、構造内部も同じである。地対空無線を扱っていた友人は、軍偵の内部で良く整備をやらされたが、青竹色の記憶があると言っていたので、あるいは、立川製の機体がそうだったのかも知れない。胴体下面に張ってあった防弾板も強く記憶にあるが、今までのデータの様に6mmもある様には見えず、せいぜい4mm位と記憶にある。

At the higher altitude it was hardly recognizable but when she came down to the medium height her low wing monoplane silhouette was soon noted as that of Type 99 Reconnaissance, Mitsubishi Ki-51 known by the Allies as "Sonia". Watching the way she flew I was convinced of her successful bout against a P-40. Besides the Reconnaissance model there was also the Assault version that played an active role in close support missions. The armament consisted from two 7.7mm Type 89, or two 12.7mm Type 1 machine guns in wings (late production), one flexible 7.7mm Type 89 machine-gun in rear cockpit and the max bomb load was 200kg. The difference in appearance between the reconnaissance and assault version was the side windows on the fuselage. Behind the windows installed were Type 96 small camera and Type 1 automatic aviation camera. The Ki-51s demonstrated its reliable close support particularly over the hilly front and were the best friend of infantry. Although Grey color scheme was general the brownish camouflage was also popular.

(By Ichiro Hasegawa)

KOKU-FAN

ILLUSTRATED No. 2 1.800yen (送料200円)

好評発売中

F-86 Sabre



- 500枚の写真によるF-86のすべて
- 朝鮮戦争とセイバーのすべて
- F-86発達史
- 世界のF-86使用国と部隊編成
- アクロバットチームのF-86
- JASDFのセイバー
- その他



この1冊でF-86のすべてがわかる決定版！

株式会社 文林堂

ルーク基地の第1線機
PHOTO REPORT FROM LUKE AFB



アリゾナ州フェニックスにほど近い砂漠の中にルーク空軍基地はある。基地こそさほど大きくはないが、F-15、F-4、F-5、F-104を装備するTAC最大の機種転換訓練部隊の基地として有名である。この基地に所属しているのはF-4C、F-104Gを装備する58TTWと昨年8月に58TTWから独立した405TTWである。5月号の1Cクラブではおなじみの F. Bモーミロ氏の新着写真からルークの近況を

Photo by Frank B. Mormillo.



▶ルーク空軍基地にアプローチする58TTW／69TFTSの司令機F-104G "Fighting the 69th"（63-13269）。
▼ルーク基地の滑走路端でATCクリアランスを待つスターファイター。両端の２機が装備しているのは25lb訓練弾を６発収容／投弾できるSUU-21/Aディスペンサーで，その投下訓練はルークの南約60マイルに位置するヒラベント・ガンナリーレンジで行なわれる。
▼69TFTSは西ドイツ空軍のF-104Gパイロットを養成する飛行隊で，機体は米空軍のマークこそ付けているがすべて西ドイツ空軍の保有機である。なお，69TFTSの教官はむろんアメリカ空軍の軍人で，機体のメインテナンス等は西ドイツ政府から委託されたロッキード社が行なっている。
▲58TTWには69のほかにF-4Cを装備する462，310，311の３個TFTSがいる。写真は462TFTSのF-4C-19-MC（63-7691）で，SUU-20（25lb訓練弾４発と2.75in FFAR４発を搭載できるディスペンサー）とSUU-16/A 20mmガン・ポッドを搭載している。ヒラベントからの帰りだろう。A/A37U-5トウ・ポッドとダート・ターゲットを装備した462のF-4C-23-MC（64-748）。








RCE
13269


LA
AF 63 591


LA
AF 64 748
4-188



ルークにはもうひとつの訓練航空団405TTWがある。405TTWは昨年8月に58TTWのF-15/F-5飛行隊のみを独立させた航空団だが，405と聞いてベトナム戦終了までクラークにいた405TFWを思い出す人も少くないだろう。現在ルークに展開している405TTWの飛行隊はF-15装備の555，461，550の3個TFTSのみで，F-5を装備する425TFTSはウイリアムス空軍基地に展開している。

▶離陸を待つ僚機の前をタッチダウンする405TTWのF-15A/B。写真でもわかるように，まだ58TTWのエンブレムを付けたままの機体もある。主翼パイロンにはAIM-9Jサイドワインダーの模擬弾が装備されている。

▲フライバイする405TTW/555TFTSのF-15A(74-089)。

▼ルークにラインアップした461TFTSのF-15。最近の405TFWのF-15はテイルコードを黒に塗り替え，キャノピー下には黒のシェブロンを付けた機体も目立つ。




LA
3103
LA
6072
LA



FAA(米連邦航空局)の翼 Wings of FAA





FAAの所属機と言えば，横田や羽田で見かけたことのある読者も少なくはないだろう。今月号のＩＣグラフではこのFAA（Federal Aviation Administration＝米連邦航空局）の翼を，日本国内とアメリカの各地で撮影した，鈴木直勝氏のコレクションから追ってみた。

▲FAA長官専用機ロッキードL1329ジェットスター6（N1）。本機は常時ワシントンに待機している。
▼セイバーライナー40はしばしば横田を訪れている。
▼T-39Aと同規格のセイバーライナー40（N87）
▶コンベアCV540（N91）はフライトチェック機。
▶短距離の人員輸送に使用されるDC-9-15（N29）。
▶民間から借用中のリアジェット35（N42GX）。
◀胴体背部にアンテナを増設したジェットコマンダー1121（N80）。これもフライトチェック機。






FAA
N91


N29
FAA


N42GX


FAA



◀老兵DC-3（N36）も現在は退役してしまっている。
▼これも今はなきC-121（N121）。横田基地上空。
▼人員輸送に活躍したDC-4（N87）。本機も"N87"をセイバーライナー40に譲り，退役している。立川基地にて。
▶横田へランディングするKC-135A（N98）。尾部ブームが見える。
▲L188Cエレクトラ（N97）もすでに第1線を退いているようだ。
▲機首を改造してレドームを増設したCV240（N25）。
◀現在はN23に登録変更されているボーイング720-061（N112）。






FAA
N251


FAA


FAA
N98


FAA
N 113

C-1，YS-11輸送機による

Photo by Hideki Nagakubo

輸送航空団戦技競技会

高度450ft，320ktで本格的戦術運用



(1)

昨年は航空総隊初のACM競技会が実施され，負けじと輸送航空団初の各輸送航空隊（以下TAGと略）対抗競技会も企画されるという，航空自衛隊にとっては戦技競技会とともに輸空団の企画も悪天候により実現しなかった。ところが美保基地C-1配備1周年にあたる3月3日という年度末ギリギリ，しかも困難な基地問題を抱える輸空団のホーム・ベースでようやく競技会開催にこぎつけ，熱意が通じたのか天候にも恵まれて傘下の3コTAG，C-1×9，YS-11×3，人員合計171名が参加，54年度訓練の成果を実地に検証するという当初目的を見事に上回る大成功のうちに終了した。競技課目は戦術航空輸送で重要視される低高度自立航法，正確な機上判定物料投下，短距離着陸，それに最少時間による再発進準備が行なわれ，実戦さながらの白熱した競技となって各TAG 1,300満点中平均得点に対し＋12，－13というわずかの差という結果で精度の高い教官チームを参加させた美保基地3TAGが初優勝，ついで小牧基地1TAG，入間基地2TAGの順位となった。競技のメイン，全航程650nm，約2時間40分に渡る低高度自立航法はレーダー・カバレージ下に入り生存性を高めるだけでなくエスコート戦闘機無し，しかも比較的速度の遅い輸送機を抱える輸空団が特に熱を入れている課目である。前日のブリーフィングでは高度制限なし同乗取材割当先の3TAGでは高度50ftを飛行すると聞いて興奮する思いであったが翌朝，500ftに最低高度制限が決められたことを知りいささか不満を感じた。ところがいざ搭乗



②

①中海を背景に着陸後，再発進のため機内換装（担架36床の取付け：15分以内）を行なう3TAGチーム，2時間40分の飛行を終えた機上クルーも参加しての大奮闘。
②競技を終了して美保基地に翼を休める参加機たち。
③夜明けとともに搭乗，0700に離陸して新潟から鳥取に至る広大なゴルフ空域に近づくとやっと朝日が海面に射した。高度45ft，3TAG "Comet 1" 編隊は洋上に設定された37°00′00″N，133°00′00″EのA点より変針後，目標の舳倉島への直線コースをとらず迂回コースをとったため機速は最大に近い320kt，フル・パワーのJT8Dエンジン・ナセルがタービュランスの度に激しくゆれる。後方は2番機から見たスネーク編隊3番機。



③

すると，誤差もあるが気圧高度計は500ft，±50を前後し，もし50ftで飛んだら何度心臓の止まる思いをしたかと感謝せずにはいられなかった。C-1X3による各TAGのスネーク編隊は美保基地近くの高尾山サイトにより監視され，1分以上捕促されるとSAMの発射あるいは要撃機の指向等，生存性を低下させると判定，減点につながる。もっとも90nmを過ぎると地球の球体に隠れることが出来るから高度をとり異速度をかせぐ方法を各隊ともプランしていた。ところが目標の舳倉島にはりついたオーバー・キャストにより断念，各機の航法士は計算に苦労したようである。また航法援助施設を利用しない自立航法でもさらに難しいレーダーとドップラー航法システムのほぼ全面使用禁止という推測航法に近い競技方式は航法士の腕に頼るところが大きかった。これに続く物料投下も機上判定方式という地上の風向，風速を機内で測定し投下精度を競う難しいものだったし，さらに着陸はショート・フィールド，C-1のT.O.に記載される1,200ftを越えると減点，500ft増せばオーバーランと見なされ接地点以前の着地と同様，他課目がどんなに好成績であってもその機の持点は0となる。さらにバンクとゴーアラウンドも減点されるからファイナルの規定速度厳守，正確な接地，適切なブレーキとリバース操作が要求され，それでも参加12機中，減点されたのはわずか2機だった。なお最後に行なわれた再発進のための換装で減点された例はなかった。









6

④高尾山サイトを90nm離れ上昇。しかし無情なオーバーキャストが2,600ft以上を拒む。雲上飛行で舳倉島を発見できなかったらという危惧が飛行高度変更を決心させる。航法士の信夫一尉は大忙し。タービュランスでゆれる機内に立ったままチャートとのプロッターとコンピューターをまるで操人形のように器用に操作する。さすがはプロ。視程も良くTOT(目標到達時刻)5分前というのにまだ見えない。心配と見えてコパイとFEは双眼鏡を取出し前方を探し始める。視認後直ちにタイプ。TOT0832予定通りに舳倉島の灯台直上を500ftで通過。歓声を期待していたが，機内は静寂そのものだった。

⑤美保を離陸。出発点の地蔵埼に向かう。「関の五本松」をかかえる美保関の美しい海岸線が矢のように流れていく。
⑥2番機のワイパー，窓枠越しに見た1番機。スネーク隊形というのは1,3号機のセパレーションが4,000ftのトレイル，2番機がその中間に位置し左右いずれかに1番機の後流を避けるというもの。戦術空輸の基本隊形だ。
⑦美保基地内の投下場(200m×100m)に向け落下するCDS×2。各1トンのCDSはドラムカン流用で下部はペーパーハニカムの緩衝材で出来ている。投下は約5°の機体ピッチアップによる重力落下方式。冷たい風が機内を渦巻く。投下後，ドア閉めまでの短い時間中ロードマスターは開傘と落下方向を心配そうに凝視しているのが印象的であった。



⑧物料投下後，直ちに着陸パターンに入った機内はファイナルまでの短時間に，再発進換装に備えパイロットを除く全員総出でCDS装備が取外される。ダウンウインド，ドッグレグの各バンクも無視して脚立を使用する困難な作業が進められ，ファイナルのベルが鳴響いた時，機内は見事に片付けられていた。着陸後貨物ドアから吹込む日本海の風に汗まみれの乗員は息をつく。







⑨CDS投下を行なう1TAG，1番機の菅沼2佐機，投下精度は中心より飛行方向に前後各100m，左右各50mという狭いもの，わずかにミスした。
⑩同じく90kgの軽物料投下を行なう2TAGのYS-11，こちらは突然の風向変化にもかかわらずYS中唯一の減点0を記録しさらに同隊C-1全機も満点，物料投下で2TAGは圧倒的強さを見せつけた。
⑪ベースオペレーション前に並んだ3TAGのC-1とYS-11。後方を短距離着陸中の1TAG機がけたたましいリバースとブレーキ音を機内外に響かせ，停止する。滑走路上の人間が250ft間隔，わずか1/5機長を残し見事クリアー。3TAGとともに同隊は4機とも着陸による減点は無くさらに参加隊中唯一の航法に関わる減点は0，午前のC-1部門ではトップの成績であった。

以上のように第1回輸空団戦技競技会は行なわれたが，激しいせり合いの決め手となったのはYS-11で低速のせいかレーター監視で多量の減点を受け前述したように1TAGと3TAGの逆点につながった。C-1各機の平均より倍する減点を各隊ともYSは受けており競技内容が同機には過酷すぎる気さえした。最後に取材者受入れ先の輸空団各位による多大な御協力を一言感謝したい。良い記事は適切な見学場所，周到に用意されたブリーフィング，知識豊富なエスコートで99%作られると言え，もし本記事に好評の声があれば記者は上記条件を実現してくれた同団に99%を分かちたい。
（長久保秀樹）

ジェット軍用機の先輩たち

シュド・ウェストSO4050　SUD-OUEST SO4050

40 フランス









シュド・ウェストSo4050はフランス空軍の要求により生まれた多目的戦闘機で、全天候戦闘、対地支援、軽爆撃、偵察（試験のみ）などに使用できる機体として1951年６月に設計を開始した。プロトタイプは３機で１号機が全天候戦闘型、２号機が攻撃型、３号機が爆撃型である。

▲ラインアップしたプロトタイプ。

▼１号機は機首にレーダ・ハウジング、後席にレーダ操作席を持つ全天候戦闘型原型で、1952年10月16日に初飛行した。エンジンはSNECMAアター101B（5,300ℓb）だが、後に101Cに換装された。なおこの１号機（So4050-01）はダイブ中にフランスの双発機としては初めてマッハ１を超えた。

◀唯一の単座型２号機（So4050-02）。胴体下には爆弾倉を持っている。エンジンはアター101C（6,200ℓb）。

▶３号機（So4050-03）は機首に爆撃手席を持ち、エンジンはASサファイアSa.6（8,000ℓb）に強化されている。

プロトタイプに続き、フランス空軍は量産先行型６機の発注を決めた。１号機は戦闘機型でSo4050-04と呼ばれる機体で、1955年３月18日に初飛行を行なった。

▼戦闘機量産先行型１号機So4050-04（c/n01）。プロトタイプに比べ機首が短かくなっており、主翼には境界層板が追加されている。エンジンはアター101D（6,600ℓb）でナセルには脚収納部がある

▼やはり量産先行型だが手前の４号機は爆撃型、５号機は対地攻撃型である。エンジンはやはりアター101Dで、両機とも胴体下に爆弾倉を持つ。

▶４号機とその搭載兵装。前列外側から、275imp. Gal（1,250ℓ）増槽，750ℓb爆弾、マトラM116E12.7㎝ロケット弾ポッド（19発収納）、マトラM104A68㎜（SNBA）ロケット弾パックの順。


01




04

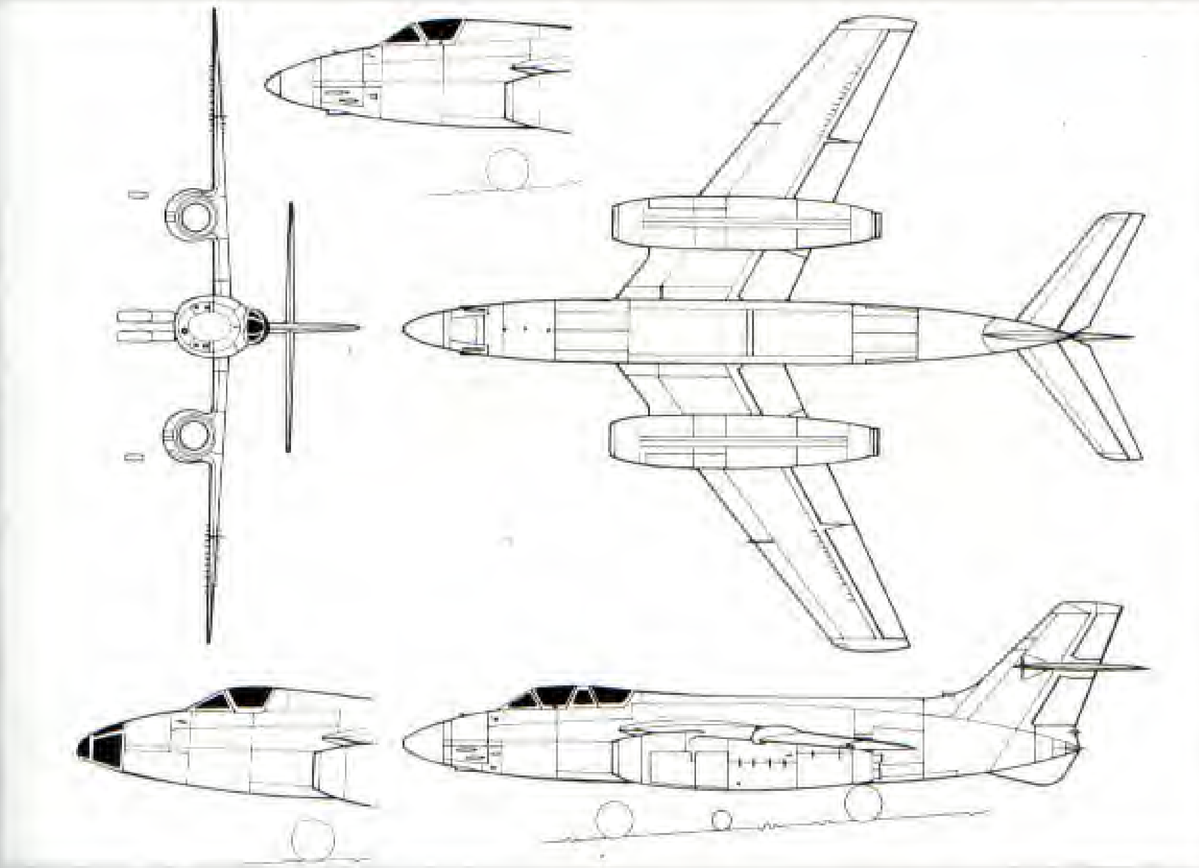
▶戦闘機型と爆撃機型の機首の違い。上は戦闘機型の01で，火器管制レーダを収納したレドームがひときわ目立つ。機関砲はまだ装備されておらず，計測用のピトー管を各所に追加している。下は爆撃(偵察)型04号機で，爆撃手席キャノピーは曲面ガラス4枚と平面ガラス1枚からなる。この4号機は偵察機としてのテストも行なった模様で，カメラ用小窓があいている。
▼SNCASO社のハンガーにおいて，プリフライト・チェックを受ける04号機。すでに牽引車に結ながれており，フライトラインに引き出されるのを待つばかりである。なお上記のように04号機は偵察テストにも使われた模様で，キャノピー下にはER3/33(第33偵察航空団第3飛行隊)のエンブレムが書かれている。





THE S. O. 4050 VAUTOUR began its design in June 1951 as per specification set by French Air Force who had been seeking the multirole tactical aircraft. Of three prototypes built the 1st one was all weather fighter type, 2nd was the attacker while the 3rd became the bomber. The first prototype flew for the first time on 16 October 1952 exceeding Mach 1 in a slight dive at altitude which became the first French twin jet with such record. In addition six preproduction models - 3 fighters, 2 tactical support anh 1 bomber were built and in these first nine models, various engines were fitted including SNECMA Atar, Bristol Siddeley Sapphires and Rolls-Royce Avons.









So 4050の量産型はボーツール(はげたか)と命名され，1956年4月30日に進空した対地攻撃型ボーツールⅡAを必頭に，同年10月10日には戦闘型ボーツールⅡN，翌1957年7月31日には爆撃型ボーツールⅡBが初飛行を行なった。

◀対地攻撃型ボーツールⅡA。機首に30㎜DEFA砲2門を装備し，胴体下に爆弾倉を持つ。30機発注されたが，結局フランス空軍には採用されず，25機がイスラエル空軍に売却され，1967年から2飛行隊を編成し，中東6日戦争などで活躍した。

▶編隊を組んで飛行するボーツールⅡN(前方3機)と-ⅡA(後方3機)。

ボーツールⅡN データ

全幅15.1m，全長15.55m，全高4.3m，エンジン型式SNECMAアター101E-3(推力7,716ℓb)×2，総重量22,000ℓb，最大全備重量44,000ℓb，最大速度680m.p.h.(1,100km/h)，海面上昇率11,800ft/min，上昇限度49,200ft以上，離・着陸滑走距離2,625ft(800m)以内，航続距離(フェリー)3,200nm。

▶複座戦闘機ボーツールIIN。-IINは同シリーズの中では最も多く70機生産され，全天候ジェット戦闘機隊（4飛行隊）へグロスター・ミーティアNF 11の後継機として配備された。エンジンはアター101E（7,700lb）に換装されている。-IINの武装は機首の30mmDEFA5-52砲4門のほか，SNEBロケット弾を232発収納できる大型引き込み式パック（M104）を装備することが可能であった。

◀同じくボーツールIINの側面形。35°という大きな後退角を持つ同機は翼端失速を防止するため，かなり大きめの境界層板を付けているほか，主翼上下面のボーテックス・ジェネレーターや尾部のベントラルフィン，エーリア・ルールの中央部胴体など，空力的にさまざまな処置が施されている。なお，1964年には，当時就役中だった機体（53機と言われる）に改造を加え，マトラR511 AAM（SARH方式）4発の搭載が可能なボーツールII-1Nとして使用した。

▼上昇中のボーツールIIB。IIBは量産型の爆撃機に付けられた制式名称で，フランス空軍初の戦術軽双発ジェット機として40機生産され，EB1，2/92（92爆撃航空団第1～2飛行隊）に配備され，ミラージュIVと交替した1965年頃まで実戦配備されていた。この写真でもわかるとおり，中央部胴体には若干エーリア・ルールが付いており，自転車式主脚や爆弾倉，主翼パイロンなどもよくわかる。なお，-IIBでは爆撃手席の偵察カメラ用窓は廃止されている。







JAPANESE NAVY AIR WINGS W.W. II

三菱 一式陸上攻撃機



MITSUBISHI G6M Type1 Medium Attack-Bomber (Betty)



▲ソロモン方面に進出，第１次ソロモン海戦に参加した三沢海軍航空隊の一式陸攻12型。四角の白ワクで囲った日の丸はソロモン方面に展開した一式陸攻によく見られるマーキングである。12型は火星11型を搭載した11型406号機以降の機体に火星15型エンジンを装備したもの。
▼ラバウル飛行場に進出した一式陸攻11型。横須賀海軍航空隊の所属機で，機首の窓が多い後期型である。
▼被弾した11型。11型は航続距離を増すため，防弾をおろそかにしていたので火がつきやすく，米軍から"ワンショット・ライター"なるニックネームまで頂戴した。
▶ラバウル飛行場にラインアップする高雄航空隊ラバウル派遣隊の11型。この派遣隊は27機の一式陸攻から編成されたが，約１ヵ月の間に20機を失ってしまった。
▶第３海軍航空隊の一式陸上輸送機11型。同機は当初空挺隊用に改造されたが，その高速性から人員輸送機として使用された。乗員５名，乗客20名。
▼96陸攻とともに列線を組む第１海軍航空隊の11型。

MITSUBISHI TYPE 1 ATTACK-BOMBER "BETTY" had been the most famous and numerically most important bomber served with IJNAF throughout Pacific War from the early stage. On top is the Model 12, G4M1 from the Misawa Naval Air Unit participated in the 1st Solomon campaign. In below is Model 11, G4M1 from Yokosuka Naval Air Unit at Rabaul. On the right page are the Model 11s at Rabaul including a transport version (2nd from bottom) capable of carrying 5 crew and 20 passengers. On top of the page 58 is Model 11 over Solomon, the center ; No. 3 prototype of Model 34, redesigned G4M2 with improved armour plating, self-sealing fuel tanks, dihedral tailplane and modified tail turret, bottom ; Model 24J from 721st Kokutai modified as a mother aircraft to carry the suicide attacker Ohka missile. On page 59, from the to to bottom are ; Model 24a during the test by RAF's ATAIU/SEA, the Model 24 underwent the test of Tech. Air. Interlligence, SAPA, and Model 11 used as liaison with Green Cross marking left at Tateyama.






Z2-313


T-315







◀編隊飛行中の11型。ロモン方面に展開した式陸攻には写真のよう白ワクが見られる。
▲22型の主翼を改造，ンジンを火星25型に換した34型試作3号機。料タンクに防弾処理がされており，このアンルから見ると主翼付けのフィレットがよくわる。なお生産型の34型は重心移動に対処するめ水平尾翼に上反角がけられた。
▼特攻機桜花の母機に造された第721海軍航隊の24丁型。機体全面暗緑色に塗装されてお機首と後部胴体側面に空6号電探（レーダ）アンテナが見える。









▶イギリス空軍南西太平洋方面航空技術情報隊(ATAIUSEA)の手でテスト中の24甲型。塗装は全面暗緑色で胴体下の爆弾倉ははずされたまま。
▲こちらは米陸軍航空隊の南西太平洋方面航空技術情報部(Tech. Air. Intel. B. A. P. A.)がテストした24型。暗緑色の塗装ははがされており，ジュラルミン地に米陸軍仕様のマーキングが施されている。このテストの結果，航続性，操舵性などが，当時の米軍機と比べて抜群であったことが証明された。
▼最後の日本軍軍用機である緑十字機としての任務を終え，館山基地に放置された11型。この11型は日本軍軍使をフィリピンにいたマッカーサーとの間の降伏文書調印のため，アメリカ側輸送機の待つ伊江島まで空輸したことで知られている。このほかにも，後方に見える零式輸送機をはじめ数機が全面白色に緑十字という塗装を施こし，連絡飛行などのために日本の空を飛ぶことが許された。



PHOTO NEWS



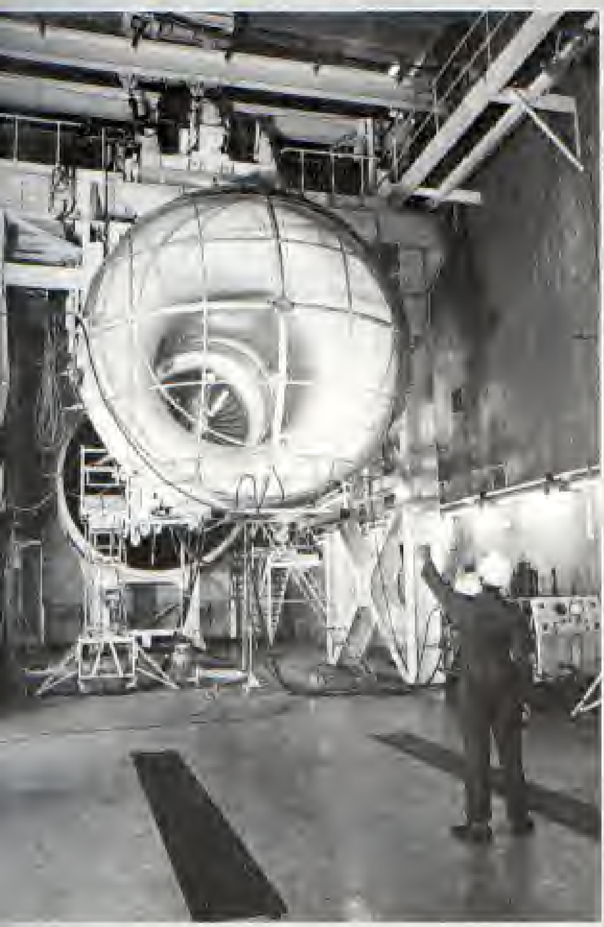




▲1月31日，GD社フォー
トワース工場で行なわれた
イスラエル向けF-16引渡し
式の模様。イスラエル空軍
はF-16Aを67機，F-16Bを
8機発注しており，81年末
には全機領収の予定。今回
領収するのは7機(-A 3機
-B 4機)で，ユタ州ヒル空
軍基地へ移動しイスラエル
人教官パイロットの育成に
使用される。　　　(GD)
◀3月号でもお伝えしたF
18複座型TF-18Aだが，そ
の後2号機を領収し，現在
パタクセントリバーで評価
試験中。(Photo by D. Linn
▲BAe 146の水圧テスト用
モックアップ"Specimen
202"は5月の完成を目ざし
て製作が進められている。
(BAe
▼ルーマニア向けBAC111
500を積みこむエアロマリン
イムのスーパー・グッピイ
これはルーマニアのCNIAR
社とのライセンス契約に基
づくもので，今回が初の引
渡しである。　(BAe
▶ロールス・ロイス社ダー
ビー工場で試験中のRB-211
-535Cエンジン。ボーイン
グ757のエンジンとして開
発中。(ロールス・ロイス
▶太陽指向天学用ロケット
制御システム(SPARCS)を
搭載したロッキード/NASA
共同開発の特殊探測器。
(LMSC



(Top left) The Israeli Air Force has received the first seven of 75 F-16s on order on January 31. (Middle left) The second prototype of two seat TF-18 is now under tests at Patuxent River. (Bellow left) The Specimen 212 of the BAe 146 for pressure test due to complete on this May. (Top) The first BAC One-Eleven fuselage for Romania is being loaded aboard an Aeromaritime Super-Guppy. (Bellow) The Rolls-Royse RB. 211-535C under test at the Derby plant.











▲ロッキード・カリフォルニア社バーバンク工場において，4月の出荷を目ざし梱包が進められる日本向けP-3Cの構造部品。防衛庁が発注した45機のP-3Cのうち，最初の3機は川崎重工でのノックダウンされることになっており，写真のカヌーと呼ばれる下部中胴部も4号機からは川崎重工で生産される。（ロッキード）

▶イギリス軍通信監視隊は，ローデシアへの移動に際し米空軍438MAWのC-141Aを使用した。（MoC Photo）

▲1979年12月，インドネシア空軍に引渡されたC-130H 1号機。同機は，現在使用中のC-130Bの代替機として発注されていたもので，1980年1月には2号機も領収した。写真はロッキード社のテストパイロットL.ハウェックとインドネシア空軍のクルーによってジャカルタへ空輸された折のスナップである。

（ロッキード）

(Top)The lower fuselage section of P-3C Orion due to ship for Japan at Lockheed-California. (Middle) The British Signal Monitoring Corps have deployed to Rhodesia aboard an C-141B of USAF 438 MAW. (Bellow)The Indonesian Air Force has received the first of two C-130H on last December.

▶1980年2月8日、積丹岬北西約130㎞の洋上を飛行中、千歳基地第302飛行隊のF-4EJにより、撮影されたソビエト空軍のTu16バジャーG。主翼下のパイロンに搭載されているのはAS-6キングフィッシュASMで、1977年、航空自衛隊のF-86Fのパイロットによりはじめて確認された新型ミサイルである。この射程220㎞を越える核搭載可能なASMを搭載しての日本沿岸の飛行は、何らかの示威行動と思われる。
（写真提供 航空自衛隊）

▶2月10日、改装なった厚木基地を離陸するVA-97のA-7E(159645)。同機は横須賀に入港したミッドウェイの艦載機に混って飛来した。
（写真提供 市川定春氏）

▼2月17日に来日したオーマンの国王顧問の乗機。カンタス航空で使用していたボーイング707-138Bで、アメリカへ売却後オーマンに買いとられた。登録はまだNナンバー。羽田にて。
（写真提供 鈴木富勝氏）

(Top)Soviet Tu-16 "Badger G with two AS-6 "King-fish" ASMs under the wings.. This photograph was taken from a JASDF F-4EJ over the Sea of Japan on February 8. (Right)The A-7E of VA-79 Squadron took of from Atsugi Air Base. This aircraft had come to Japan aboard CV-41 Midway.







米空軍機の最新情報
対ソ戦略にゆれる米国々防計画

世界の軍事勢力を二分するアメリカとソビエトは，両国間の微妙な力のバランスを，他国をもまきこんで世界に誇示している。一般には冷戦の時代はすぎ，デタントによる1980年代が始まったといわれている。本誌では毎日送られてくる軍事，航空技術関係のニュースを集め分析し，1980年代の自由陣営の主要国を知ろうと試みてみた。

解説　**浜田一穂**



新連載

第3回F-51ムスタング作戦

ラリー・デイビス



早すぎたジェット化

朝鮮半島に戦雲がたちこめた当初、極東空軍のF-51ムスタング戦闘機隊は、一隊をかぞえるのみだった。しかもその一隊は米空軍所属ではなく、オーストラリア空軍の第77飛行隊だった。ヨーロッパと南太平洋上空で勇名を馳せたF-51D（P-51D）は、ジェット戦闘機の登場により、次々に現役を退いていた。こうして極東空軍の全部隊が、ロッキードF-80C "シューティング・スター" を装備していたのである。が、やがて極東空軍は、過ちを犯したことに気づくようになる。

F-80シューティング・スターそのものは、速度もあり運動性にすぐれ、搭載能力も大きい、すばらしい機体であった。が、たったひとつだけ問題があった。燃料を食いすぎるのだ。朝鮮戦争の特色のひとつは、前線がきわめて流動的で、戦闘爆撃機はたびたび目標地域上空で、敵と味方の判別を明らかにするため、一時間も飛び回らなければならなかったことである。だが、日本の基地から飛来していたF-80だと、目標上空ではせいぜい10分から15分くらいの滞空が関の山であった。といって、韓国でフル・ロードのF-80Cが離陸できる滑走路を備えていたのは、金浦（K-14）と水原（K-13）両基地だけで、これらの基地は、諸戦の2週間で北朝鮮の手中に陥ちてしまっていた。

といって、戦闘爆撃機による攻撃で敵の前進を阻止しなければ、国連軍は半島から追い落とされかねない戦況である。こうなると極東空軍としては、どうしても航続力とペイロードがあり、空中待機のできる機体が必要となる。その注文に応じられるのが、F-51Dムスタングだった。というわけで、さっそくF-80隊のいくつかをF-51D装備に編成替えすることになった。当時、ざっと150機のF-51Dが日本の各基地でスクラップ化される運命に放置されていたのである。なかでも第8戦闘爆撃隊は、F-80Cに転換したばかりで、それまで使っていたF-51Dは板付基地のランプに放置されているといった状態だった。というわけで、この第8戦闘爆撃群の第35および第36飛行隊が、急拠ムスタングへ逆戻りということになった。同時に第35戦闘要撃航空団の第39、40飛行隊、第18戦闘爆撃群の第12および67飛行隊もムスタングへと転換することになった。このほかに前述のオーストラリア空軍第77飛行隊と、後続した韓国空軍と南アフリカ空軍第2飛行隊を加え、合計9個飛行隊がF-51Dムスタング飛行隊として朝鮮戦争で活躍することになったのである。

F-51飛行隊奮戦す

これらF-51飛行隊のなかでも特異な存在として注目されたのは、韓国空軍戦闘機隊だった。韓国空軍は、当時F-51Dムスタングを含む各種機体を、"ボウ" 1号計画の下に供与されていた。この当初の段階で、韓国空軍を指揮していた

のは米空軍のディーン・ヘス中佐だった。同中佐の下に一握りの米空軍操縦教官が，韓国空軍の訓練生を教育しており，整備はもっぱら米空軍が担当していた。しかし，そのうちにのんびりと訓練するわけにはいかなくなり，米空軍教官と韓国空軍訓練生がそのまま出撃して，文字どおりの実戦教育となったのである。

韓国国内を基地とするF-51Dの通常兵装は，.50口径機銃6挺，弾薬1,800発，500lb爆弾またはナパーム弾2個，5in HVARロケット6発といったところであったが，たまに500の代わりとして1000lb爆弾2発を積むこともあった。この兵装で機内燃料満杯だと，目標上空で90分の空中待機が可能だった。が，やがて国連軍が釜山ポケット内に封じ込まれるようになると，第8および35戦闘グループは日本に後退を余儀なくされ，このため兵装も空中待機も縮少されてしまう。たとえば第8戦闘爆撃群の基地，板付から出撃する場合，機銃弾薬全装，5inロケット4発で75Gal.増槽2個を装備，空中待機時間は45分となった。

その後，仁川上陸作戦の成功により，韓国側は再び国連軍の支配下にもどり，金浦と水原両基地が使えるようになると，F-51は日本の基地から前進展開した。やがて国連軍が38度線以北に前進するにつれ，F-51の支援も北上する。こうして1950年11月，国連軍は鴨緑江に到達，F-51飛行隊は北鮮の基地から出撃するようになり，第8および18戦闘爆撃群は平壌，第35戦闘要撃群は北東沿岸の咸興を基地とするようになった。ここまで



5in HVARロケット弾6発，ナパーム弾2発を搭載した重武装で，対地攻撃ミッションへ出撃する南アフリカ空軍No.2 "Flying Cheetahs" Sqn. のムスタングⅣ



韓国空軍はBOUT. 1プロジェクトにより，米空軍から1個飛行隊分10機のF-51Dを供与され，D.E.ヘス中佐以下の軍事顧問団により，操縦／戦闘訓練を受けた。尾翼に描かれたKのレターはKoreaを表している。



早朝の出撃に備え、未明にエンジンチェックを受ける12FBSのF-51D-25。翼下に搭載されているのは増槽ではなく，150 Gal.増槽を改造したナパーム弾である。対地攻撃機F-51Dはこのパイロンにナパーム弾または500lb爆弾を搭載した。

くると鴨緑江も一足跳びで，やがて“ミグ回廊”として知られるようになる平安北道上空一帯の防空パトロール（CAP）がはじまる。そして，このCAPでその後の航空作戦に大きな変化をもたらす，MiG15との遭遇が生じたのである。

カズン・ウィリー小隊奮戦中

1950年11月6日，第35戦闘爆撃飛行隊のF-51D 4機が，鴨緑江から新義州上空をCAP飛行していたときのことである。編隊の上空を，後退翼のジェット戦闘機が数機飛んでいるのが視認された。そのジェット戦闘機は，べつに攻撃してこなかったので，F-51の編隊はそのまま平壌基地に帰投し，情報班に敵影の視認報告するにとどまった。翌11月7日，はじめてMiG 4機は，第36戦闘爆撃飛行隊の“カズン・ウィリー飛行小隊”に襲いかかってきたのである。そのときの模様をハワード・タナー中尉は次のように語っている。

「われわれは新義州から北東へ鴨緑江のずっと南側沿いに飛び，しばらくして180度旋回で，新義州へもどりかけた。そのとき，はるか鴨緑江北側の安東飛行場から，4個の機影が離陸するのが見えた。4機はそのまま急上昇を続け，太陽光線のなかに姿を消してしまった。われわれは予定どおり10,000ftの高度で南西へ。右側黄海上空の一隊と戦闘態勢を組んで飛行した。たしか3番機のバッキー少佐だったと思うが，いちはやく警告を発した。1時30分の敵影12時に移動中！しかも相手は，警戒するようにいわれていたソ連製の新鋭戦闘機MiG15である。われわれは，じっとしたままMiGが10時の位置に達するのを見守った。次の瞬間連中が仕掛けてくるのがわかると同時に，私は大声で怒鳴った。カズン・ウィリー戦闘用意！そのときすでに敵機は，右前方で梯陣から一機ずつ，まるで射撃訓練でもするよう型通りに突っ込んできた。最初のMiG 3機が37mm機関銃を射ってきた。もっとも，23mmも射ってきたのかもしれぬが，それには気づかなかった。ただ，燃えるテニスボールのような37mm弾が，弾道を描いているのが，いやにはっきりと見えた。MiG指揮官機の誘導がわるかったおかげで，37mm弾は見当ちがいの方向へ飛んでいった。こうして，MiGが目の前を飛び抜けるたびに，われわれはいっせいに.50口径6門の銃弾を浴びせかけた。この様子に気づいたMiGの4番機は，攻撃方法を変えたが，相手は慌てて射程に入る前か





67FBSのF-51Dにナパーム弾を装着するグラウンド・クルー。ナパーム弾は朝鮮戦争において最も有効だった対人兵器で，ゲル状油脂を増槽に充填したもの



1950年11月，新義州上空でYak 3 2機を撃墜した12FBSのパイロット。左端が2個目のスコアをあげたA.ブレイク大尉，1人おいてJ.グレイスナー中尉



朝鮮半島の冬は厳しく，氷点下30°Cに下がる日も少なくなかった。写真の67FBSのF-51Dのように，主翼，水平尾翼に積った雪は凍結し，キャノピーもまっ白だ。しかし冬の寒さは米軍にとっても中国軍にとっても条件としては同じであった。

世界一の性能と誇りを持っていた第2次大戦ドイツの

鉄十字と航空機銃(5)

小橋良夫

モーゼルMG81

ドイツ空軍の7.92mm機銃は、前述のMG15(旋回)とMG17(固定)とがよく知られているが，もうひとつ小口径ながら優秀な7.92mmの旋回機銃がある。

それはラインメタル社とならんで有名なライバル銃器メーカーであったオベルンドルフのモーゼル社が開発した機関銃で，この会社は現在でも操業を再開して西ドイツ国防軍用の機関銃，小銃などを製造しているが，何といっても創設者パウル・モーゼルが1869年に完成したボルトアクション・ライフルで，19世紀末から20世紀中期まで，世界のほとんどすべての軍用小銃がこの形態を採用したことでよく知られている。第２次大戦中，ドイツ地上軍の兵士が使用した小銃7.92mm Kar98Kが同社の製品であり，さらに同社は大戦中各種の自動小銃を開発し，戦後の突撃銃(ドイツ語ではSturm Gewehr，英語はこれの直訳のAssault Rifle)の元祖となったStG45を完成している。また同社は各種の自動拳銃のメーカーとしてもよく知られていることは，拳銃に興味をもっていない人でも「モーゼル拳銃」の名だけはご存知であろう。ことにモーゼル社の大型軍用拳銃M1896は，命中率，威力など性能もずばぬけてすぐれ，世界一の名拳銃として知られたが，あまりにも製造工程が複雑で高価であったため，プロシヤ陸軍が制式採用をあきらめ，ナチ時代になってからも生産はつづけられたものの，結局ヒトラーもモーゼル拳銃を採用しなかったため，大戦中同社の拳銃部門はワルサー社の下請けをしていたのである。しかし120万挺もつくられた同社のM1896拳銃は，母国ドイツで採用にならなかったため国外に売られ，ドイツ以外で有名になっている。

モーゼル7.92mm MG81旋回機銃



このモーゼル社では第１次大戦後，ドイツ陸軍の再建にあたり，ＭＧ34という優秀な機関銃を完成したことについては前述のとおりであったが，航空機銃の分野でもラインメタル社がＭＧ15につづいてＭＧ17をつくったが，モーゼル社もこれに対応すべく，ラインメタル社製航空機銃完成２年後の1936年に地上用のＭＧ34を改良し，発射速度の大きな軽量航空用旋回機銃ＭＧ81を試作した。ドイツ銃器界最大のメーカーであったモーゼル社がラインメタルの独走を許すことはできなかったのである。それだけに口径7.92mm，重量は１梃当り6.33kg，全長88.8cmとＭＧ15より軽量で，30cmも短かい旋回機銃がモーゼル社によって出現したのであった。特に発射速度は地上用のMG34の850発／分にくらべて1,200～1,500発／分に増大されていた。

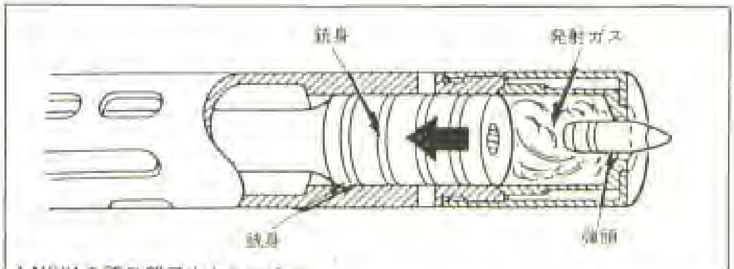
ＭＧ81は，のちに航空用旋回機銃として致命的な欠かんとなったＭＧ15の弾倉交換方式を，ＭＧ81では金属製リンクベルトによって連結した弾薬を銃に供給することを採用したため，1梃当り250発を

Ju-87Dの後部銃座にある7.92mm MG81



Ju-87D機上でMG81に送弾中のところ





▲MG81の銃口部アクセレーター


左側銃の給弾カバーを上に開いたMG81▶

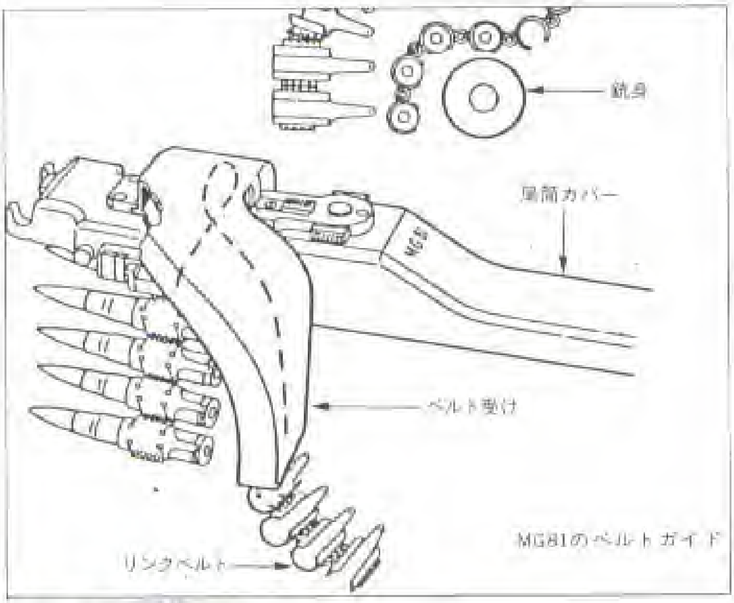
連続発射することが可能になり，双連式機銃となると左右からの給弾により500発の弾薬を2,400発／分の速度で発射できたから，当時の旋回機銃としてはきわめて優秀なものであった。

またMG15がサドル型弾倉のため，2連装にするためには左右の銃の間隔を開けなければならなかったし，銃の右側に突きでた装塡ハンドルも2連装の場合，左側の銃は取扱いにくかった。これをMG81では銃尾後端にもってきて，後方に引き抜くような前後運動をさせるようにしてこれを解決した。機銃の発射は尾筒下にあるピストル型グリップについている1本の引き金で，単装または2連装でも同時に発射することができた。この方式はMG81の大きな特長となり，1人の射手で最大量の弾丸を短時間で発射できることを意味していた。同時に発射速度の増大にともない，機関部後部(尾筒内)には強力な緩衝バネが内蔵され，発射の反動によって猛スピードで後退してくる遊底をここで受け止めるとともに，次に前方に強い力で押しもどし，次弾の装塡閉鎖を行なうようになっていた。

また原型のMG34では銃口部に消炎器がつけられていたが，MG81ではこれを廃し，加圧式の銃口アクセレーターをつけ，発射のガスも利用してできるだけ銃身のショート・リコイルを早めている。ショート・リコイルというのは銃身後部を閉鎖している遊底が，発射の反動であまり早くもどる（開放）ことを防ぐため，弾丸が銃口から飛び出すまでは銃尾を閉鎖したまま，銃身もごく短かい区間を後退していく装置で，弾丸が銃口から飛び出れば閉鎖が解けて銃身の後退は止まり，遊底だけが後退していく機構をいう。普通の反動利用式機関銃はこの仕組みになっているのだがMG81では，短銃身にした上，さらに加圧を加えてショート・リコイルに要する時間(といっても600分の1秒程度だが)を短縮して発射速度を増大したのであった。

MG81に使用する7.92㎜弾薬は非分離式金属製のリンクベルトによって連結されており，銃への給弾ガイドを左右どちらかに取り付けることによって，左右どちらからでも給弾できたし，通常は250発が連結されているが，500発まで連結できた。

しかし，この当時のドイツ式のリンクベルトは，弾薬が前方に押し出されて発射されたあと，ベルトだけは連結したまま給弾口の反対側に流れでてくるので，銃を操作する射手にとってじゃまとなる



MG81のベルトガイド


MG81の装填コックを引いたところ

ため，ＭＧ81では図のようなベルトガイドをつけて空になったベルトを１回転させながら左右下に送り出すアイデアを実現していた。

1938年にＭＧ81はドイツ空軍の制式となったが，Kar98K小銃やＭＧ34をフル生産していたモーゼル社では生産が追いつかず，国内の小メーカーおよびドイツ軍によって占領されたチェコのプラハにあるブルーノ兵器会社でも生産が行なわれた。

以来，ＭＧ81はメッサーシュミットBf110戦闘機，ドルニエDo217爆撃機，フォッケウルフFw200輸送機，ハインケルHe111爆撃機，同He177爆撃機，ユンカースJu87爆撃機，同Ju88爆撃機，ブロームウントフォス爆撃機などの旋回銃座に装備されて大戦全期を通じて使用されている。

MG81を装備したメッサーシュミットBf110


とくに２連装のＭＧ81を２組１基とした４連装のＭＧ81Ｚは，ギースカンネ（じょうろ）と呼ばれたほどの威力を持つ銃で，ドルニエDo217の胴体下に装備されて地上攻撃に使用された。低い垣根でも飛びこえるといわれた超低空性能を生かした同機による敵地への銃撃は，その名のとおり，じょうろで水をまくように7.9mm弾を地上に降らせたことがよく知られている。ＭＧ81の１挺当りの発射速度は約1,200発／分であったから，４挺では4,800発となり，現代のミニガンと同様の威力をもっていたといってよい。

ドイツの7.92mm弾薬

以上述べたＭＧ30，ＭＧ34の地上用機関銃，そしてＭＧ15，ＭＧ17，ＭＧ81の7.92mm機関銃に使用された弾薬はいずれもドイツ軍用制式7.92mm実包のうち機関銃用実包３種で，このうち図の２種がもっとも多かった。

大戦中に使用されたこのクラスの各国実包はアメリカ（7.62mm），イギリス（7.69mm），日本（7.7mm），イタリア（6.5mm），スイス（7.5mm），ソ連（7.62mm）と各国それぞれ別々のものであり，アメリカとソ連は同口径でも薬莢の形態が違うので，これらに共通点はなく，外国の弾薬は自国製の銃には使用できないのが原則である。

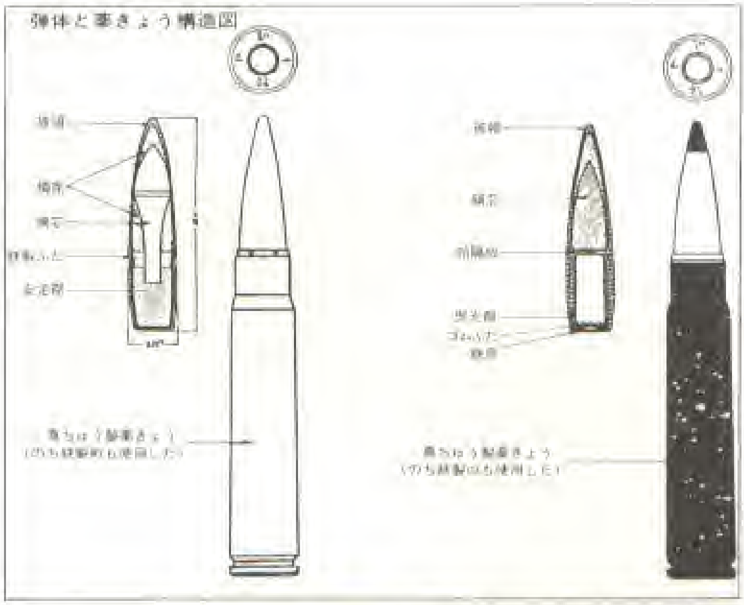
この点，ドイツの7.92mmがもっとも威力があり，各国では７～８mmクラスでは弾種も普通弾，曳光弾，徹甲弾を組合わせて使用したが，ドイツは航空用には曳光徹甲弾，焼夷徹甲弾の２種だけに決めていたようである。

図の左の焼夷徹甲弾は先の尖ったラッキョウ型の鋼芯と燐性焼夷剤を銅の被膜でつつんだもので，右の曳光徹甲弾は円錐型の鋼芯と曳光剤が銅の被膜でつつまれている。そして弾頭先端だけ少し黒く塗られて区別されていた。これを３：１の組合わせで，ワイヤーコイルで連結した非分離式金属ベルトに下側から押しこまれていた。

したがって模型製作上の塗色となると弾頭は銅色，薬莢は真ちゅう色，弾帯はパーカー処理色（灰

黒色）となり，４発に１発だけ弾頭先端を黒く塗らなければならない。

非分離式弾帯は空中戦闘が終り，味方基地に帰投したあと，再び使用するので，パーカー処理をしたものであろう。現にヨーロッパ各地の軍事博物館などで，ドイツ製機関銃を見ると，この弾帯は錆ひとつなく，今でも充分に使用できる程である。米軍の弾薬引き出しタイプの分離式ベルトは陸上自衛隊でも各種の機関銃に使用しているので，実際に見た人もいるだろうが，分離式の場合は打ちカラ薬莢といっしょに弾帯も放棄する消耗品だが，なぜかドイツだけは弾薬押し出しタイプの非分離式リンクベルトを採用している。機関銃の連続発射のとき，弾薬もベルトのまま機関銃に吸い込まれていくが，１秒間に12発もの発射速度をもつ機関銃にあっては，給弾のピッチが早く，同時に非分離式ベルトも同じ速さで銃外に流れ出て，跳ねかえり，とくにＭＧ81のような旋回機銃ではその度合が激しいはずである。このため空弾帯誘導装置(ガイド)をつけたものである。





MG81を４挺組みあわせたMG81Z

MG81を装備していたDo217



MODELLING MANUAL

LOCKHEED C-130 HERCULES

ロッキード C-130 ハーキュリーズ

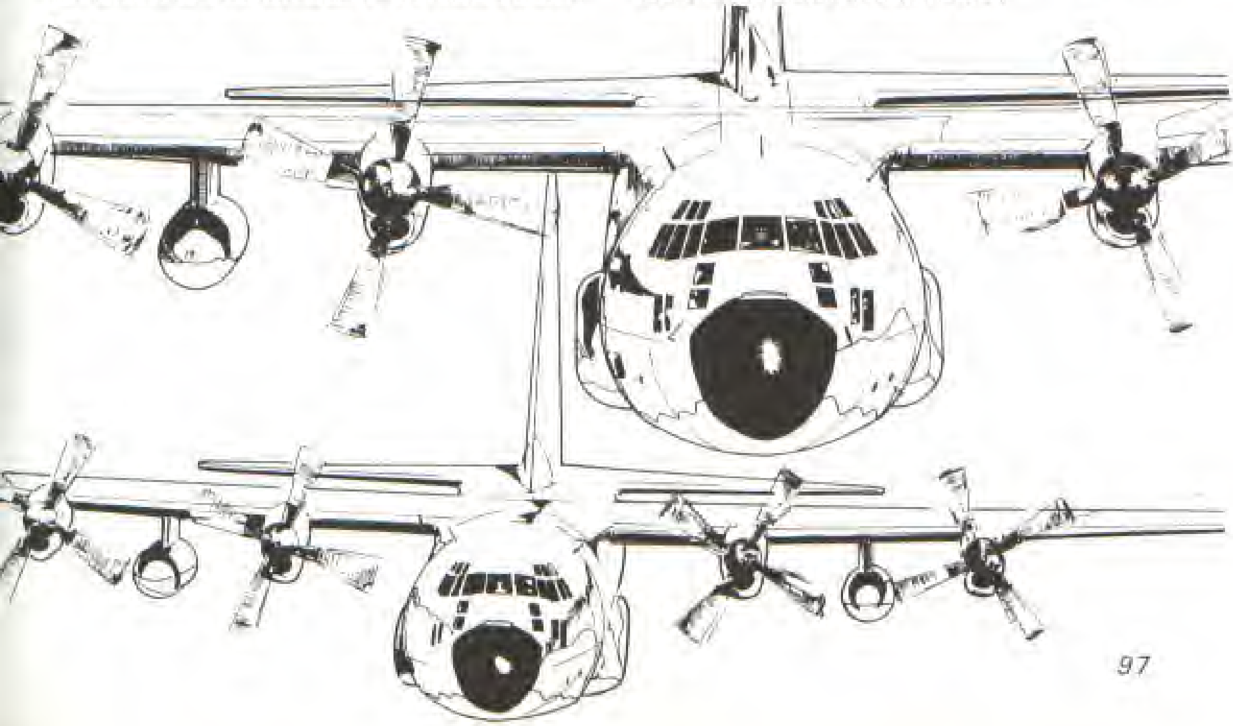
解説

大谷泰基
三井一郎

イラストレーション

三井一郎　桜井定和
加藤幸雄　斉藤義則

C-130ハーキュリーズは現在までに1,500機以上が生産され,今でも月産３機のペースを保っており,その使用国は48にもおよぶ。東側諸国と小空軍を除くと,C-130を使用していない空軍を見つけ出すのがむずかしいくらいだ。本機の特徴はＳＴＯＬ性能と長大な航続力,そして大きな収容能力にある。そして,それらの能力を確保するための主翼配置やカーゴランプ／ドア,胴体から張り出した主脚バルジなどにより,現代の戦術輸送機の基本形態と運用法を確立した初の機体といっても過言ではない。またそれらの能力をいかした各種の改造型の多さもこの機体の優秀性を表している。その数は基本形５種に対して46種にもおよぶ。これだけの改造型を持つ機体はC-135シリーズくらいのものだろう。本項ではこのC-130にビジュアルな面からトライし,基本バージョンと各部分のクローズアップ,特殊型と各使用国のマーキングをイラスト,図面により解説していきたい。なお本項を綴るあたり本号巻頭カラーと４月号の本文記事／１Cグラフを参考にしていただければ幸いである。

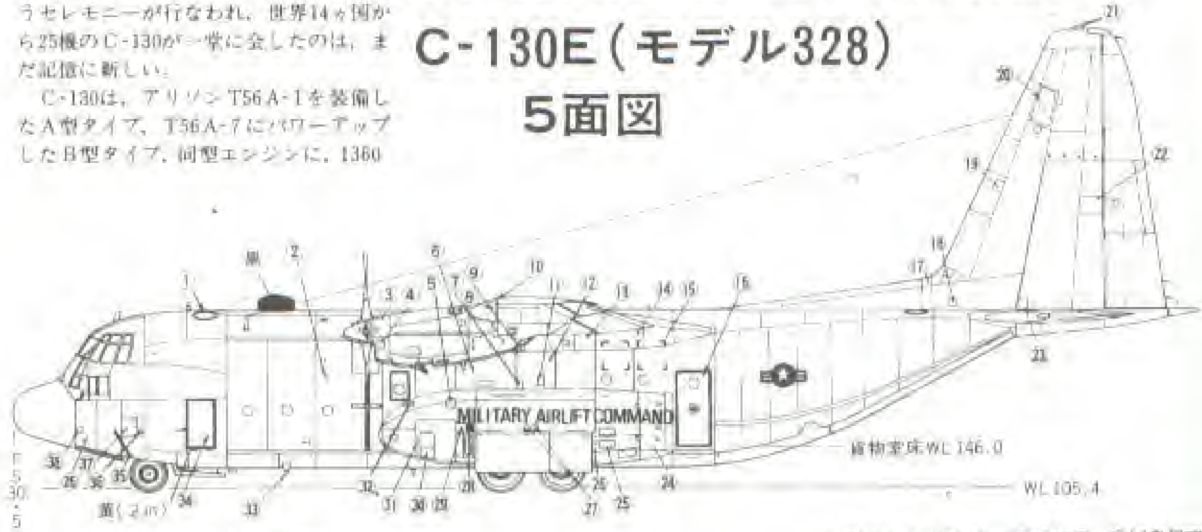


全体解説／5面図

1954年8月23日原型YC-130が初飛行してから今年は26年目にあたるハーキュリーズは，別名ハーキーバード；ハークと呼ばれて世界48ヵ国の政府機関及び民間航空会社で活躍を続けているベストセラー機で，現在その生産機は1,500を突破し今なお生産が続けられている。昨年6月23日と24日の両日，イギリス・グリーンハムコモン基地で開かれたエアー・タトゥー'79で，ハーキュリーズ誕生25周年を祝うセレモニーが行なわれ，世界14ヵ国から25機のC-130が一堂に会したのは，まだ記憶に新しい。

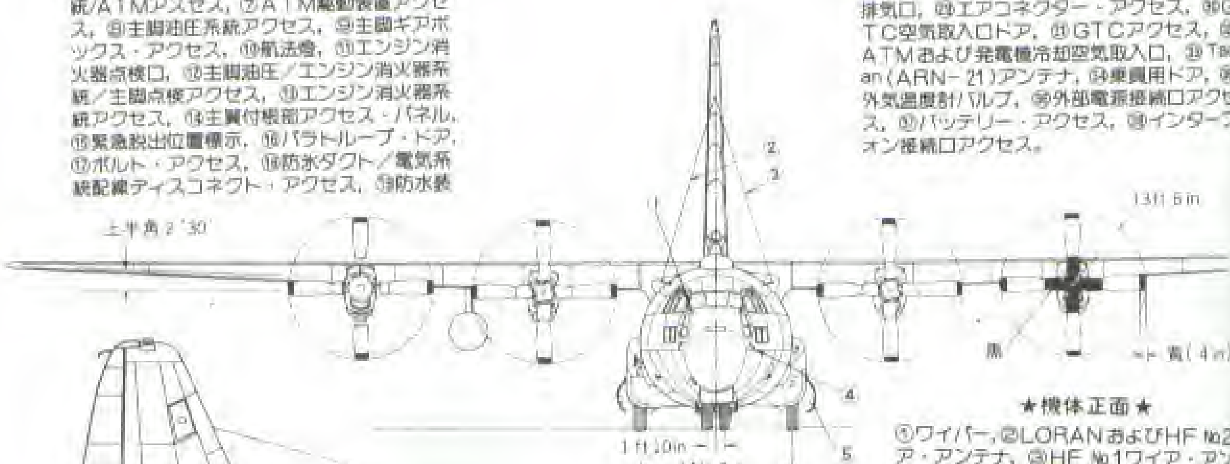
C-130は，アリソンT56A-1を装備したA型タイプ，T56A-7にパワーアップしたB型タイプ，同型エンジンに，1360 Gal.の増槽タンクを2個，両内翼下に装備したE型タイプ，さらにT56A-15に換装したH型タイプ，そして民間のL-100シリーズと，大きく5つのタイプに分けることができる。C-130は，本来の輸送業務のほかに，一方では，ガンシップとなり殺人機として使われ，また一方では国連の難民救援機として使われるという多用途性を持っている。これはジェット機全盛の今日にあってもハーキュリーズは，ターボプロップ機ならではの低空，低速時における良好な飛行特性と，その大きな貨物室容積を有効に利用したことによって得られたものである。今日，西欧諸国の代表的輸送機となっており，我国でも，海上自衛隊が，機雷敷設機として，また海上保安庁が，海洋哨戒任務型PC-130H仕様のものをそれぞれ採用する動きがあり，日の丸をつけたハーキュリーズが見られる日も近いだろう。

C-130E（モデル328）5面図



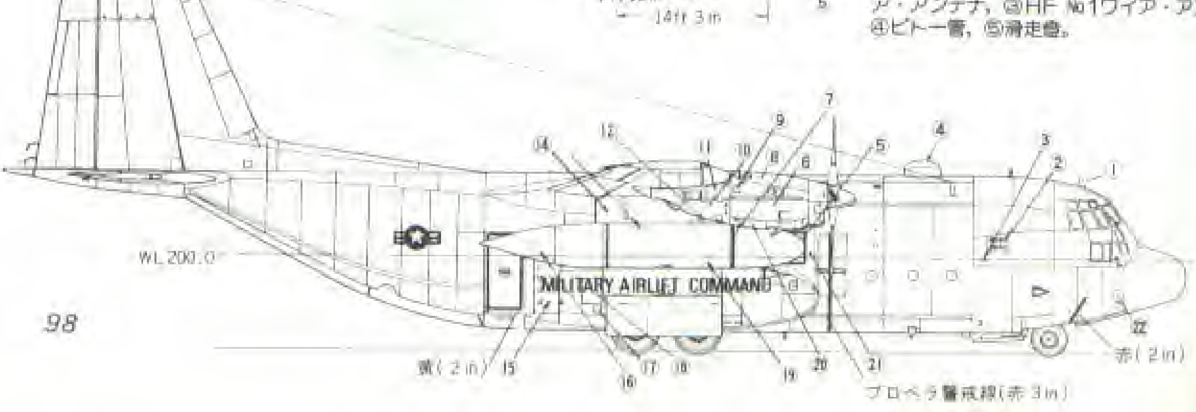
★機体左側面図★

①前部緊急脱出口，②主翼前縁点検棚，③プロペラコントロールおよびオイル補給アクセス，④ギアボックス・ドレン・アクセス，⑤ATM冷却ファン・アクセス，⑥主脚油圧系統/ATMアスセス，⑦ATM駆動装置アクセス，⑧主脚油圧系統アクセス，⑨主脚ギアボックス・アクセス，⑩航法燈，⑪エンジン消火器点検口，⑫主脚油圧／エンジン消火器系統／主脚点検アクセス，⑬エンジン消火器系統アクセス，⑭主翼付根部アクセス・パネル，⑮緊急脱出位置標示，⑯パラトループ・ドア，⑰ボルト・アクセス，⑱防水ダクト／電気系統配線ディスコネクト・アクセス，⑲防水装置サーモスタット・アクセス，⑳VORアンテナ収容部，㉑衝突防止燈，㉒ラダー・トリムタブ作動筒アクセス，㉓胴体取付けボルト・アクセス，㉔エア・デフレクタ，㉕ラジオコンパス受信機アクセス，㉖接地線接続口，㉗主脚ピン・アクセス，㉘GTC冷却ファン排気口，㉙エアコネクター・アクセス，㉚GTC空気取入口ドア，㉛GTCアクセス，㉜ATMおよび発電機冷却空気取入口，㉝Tacan（ARN－21）アンテナ，㉞乗員用ドア，㉟外気温度計バルブ，㊱外部電源接続口アクセス，㊲バッテリー・アクセス，㊳インターフォン接続口アクセス。



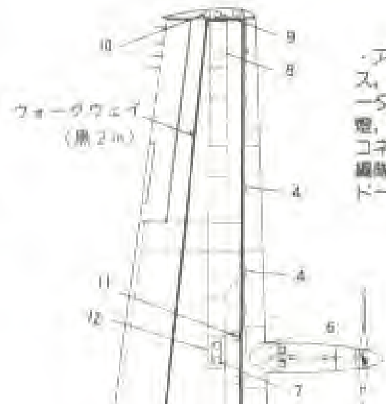
★機体正面★

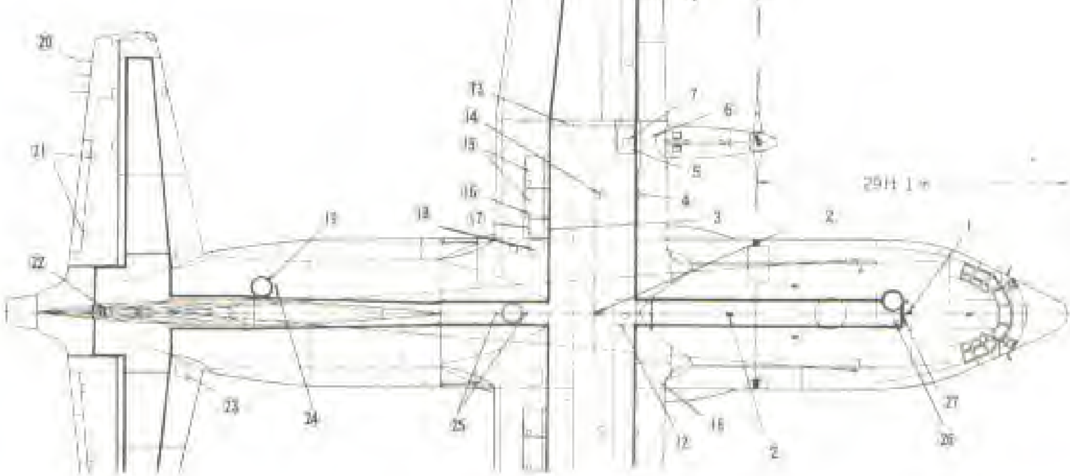
①ワイパー，②LORANおよびHF №2ワイア・アンテナ，③HF №1ワイア・アンテ
④ピトー管，⑤滑走燈。

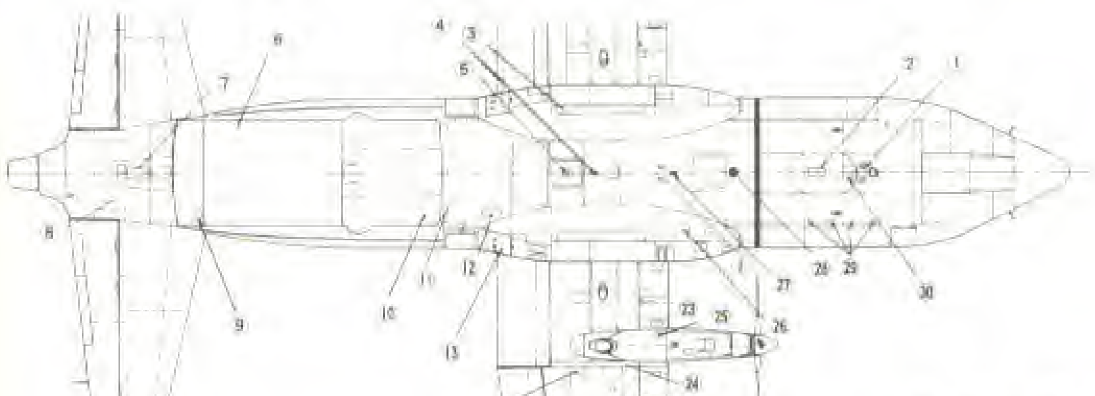
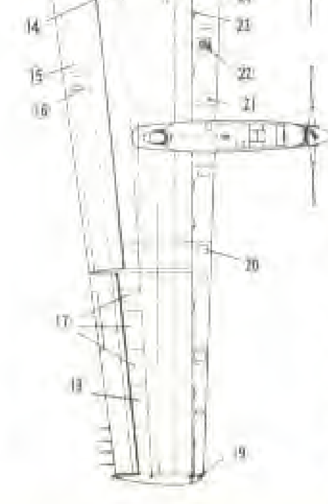


★機体上面図★

①No 2 UHFアンテナ（ARC-34A），②Tacan No 1アンテナ（ARN-21），③後縁アクセス，④ピン・アクセス，⑤油圧／燃料系統機器／タンク・アクセス，⑥ナセル・アクセス，⑦燃料バルブ点検アクセス，⑧燃料タンク・アクセス，⑨フラックスバルブ・アクセス，⑩ボルト・アクセス，⑪ホイスト取付けカバー，⑫油圧／燃料系統機器／タンク・アクセス，⑬主翼結合部アクセス，⑭燃料タンクキャップ，⑮ライフラフト・コンパートメント，⑯ラッチ・アクセス，⑰非常用トランスミッタ・アクセス，⑱操縦索および電気系統アクセス，⑲後部緊急脱出口，⑳放電索，㉑エレベータ・トリムタブ作動アクセス，㉒衝突防止燈，㉓防氷ダクトおよび電気系統配線ディスコネクト・アクセス，㉔非常口リリーズ，㉕編隊燈，㉖信号弾ピストル収容部，㉗六分儀ドーム。





★機体右側面図★

①VHFアンテナ，②冷却空気排出口，③外気温度バルブ，④ステーションキーピング・アンテナ（APN-169A），⑤緊急脱出口，⑥側面アクセス，⑦ドレン・マスト，⑧上面アクセス，⑨燃料ノズル・アクセス，⑩エンジン・アクセス，⑪ナセル・アクセス，⑫パイロン前縁アクセス，⑬増槽燃料キャップ，⑭パイロン後縁アクセス，⑮JATO取付けポイント，⑯増槽アクセス，⑰1点圧力給油口ドレン・アクセス，⑱1点圧力給油口アクセス，⑲増槽（1,360Gal.），⑳エンジンコントロール・アクセス，㉑緊急脱出口リリーズ，㉒液体酸素補給口アクセス。

★機体下面図★

①電波高度計受信アンテナ（高高度用），②UHF-DF／電波高度計受信機（低高度用），③主脚内側ドア，④Tacan No 2アンテナ，⑤No 2UHFアンテナ ⑥後部カーゴドア，⑦操縦索点検アクセス，⑧方向舵／昇降舵操縦索および電気系統アクセス，⑨キャビン与圧安全バルブ，⑩カーゴランプ，⑪ランプ・ヒンジアクセス，⑫電波高度計増幅器アクセス，⑬JATOユニット取付けポイント，⑭燃料ポンプ・アクセス，⑮増槽タンク・ベント，⑯補助タンク・アクセス，⑰補助翼操縦索アクセス，⑱補助翼アクセス，⑲航法燈，⑳防氷装置バルブ・アクセス，㉑防氷装置ディスネクト・アクセス，㉒着陸燈，㉓ピン・アクセス，㉔主翼結合部アクセス，㉕エンジン消火器，㉖マーカービーコン受信機，㉗No 1UHFアンテナ，㉘No 1Tacan，㉙ボルト・アクセス，㉚ドップラー・レーダアンテナ（APN-147）。

ハークの基本バージョン(AからL-100まで

C-130 A

C-130Aは，原型YC-130の飛行データをもとに完成した初の量産型であり，第1号機53-3129は，ロッキード・ジョージア工場で，1955年4月7日に初飛行を行なった。27号機まで，APS-42レーダーは搭載していたものの，C-130の特徴的な丸型レドームを装備しない「のっぺらぼう」なスタイルで完成している。A型の外観上の特徴としては，胴体前部の窓が，それ以降(D型をのぞく)のものより，1つ多い4つである点と，プロペラが3ブレードのものである点，外翼に通常細長い450Gal.の増槽をつけていることが上げられる。しかし，1978年以降，現有のA型には，4ブレードのプロペラの装備変更がなされている。また，最も初期のものは，前脚ドアが左右に開く形式で完成した。

C-130B

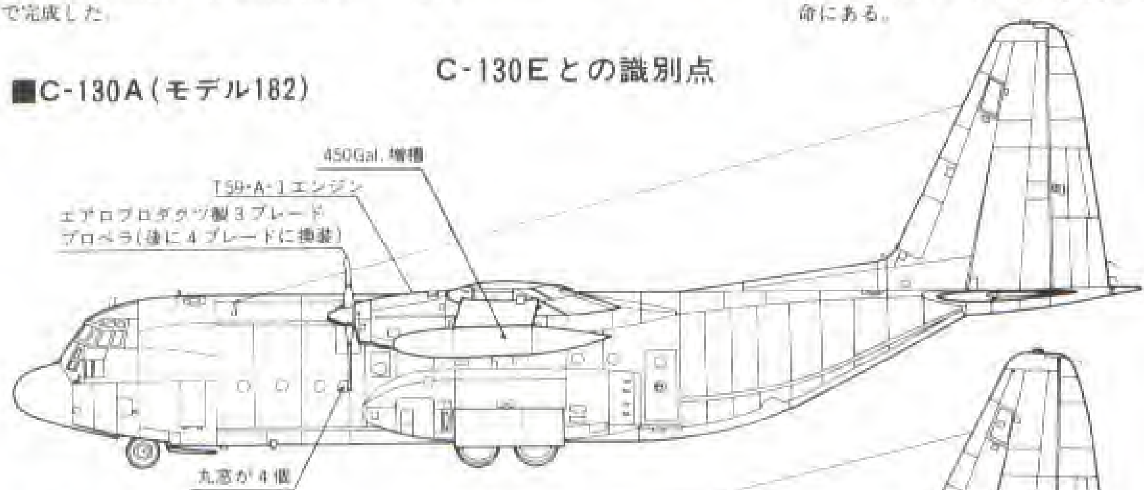
C-130Bは，エンジンをA型のアリソンT-56-A-1から，より強力な-7に変更しプロペラも4ブレードのものに替えて燃料容量を6,470ℓ増加させたC-130Aの発達型で，このため，通常B型は増槽タンクを装備していない。また胴体前方窓が，A型より1つ減って3つとなっているので，以上が識別のポイントとなる。海軍向けのC-130F(旧GV-1U)も当初このB型仕様で完成したが，のちにKC-130Fと同様に全機，エンジンをT-56-A-16に換装している。給油機への改造も考えたため，F型ではパラトループ・ドア(後方のドア)は，角型のものとなっているのが，B型との識別ポイントとなるが，増槽タンクはB型と同じく装備していない。

KC-130F

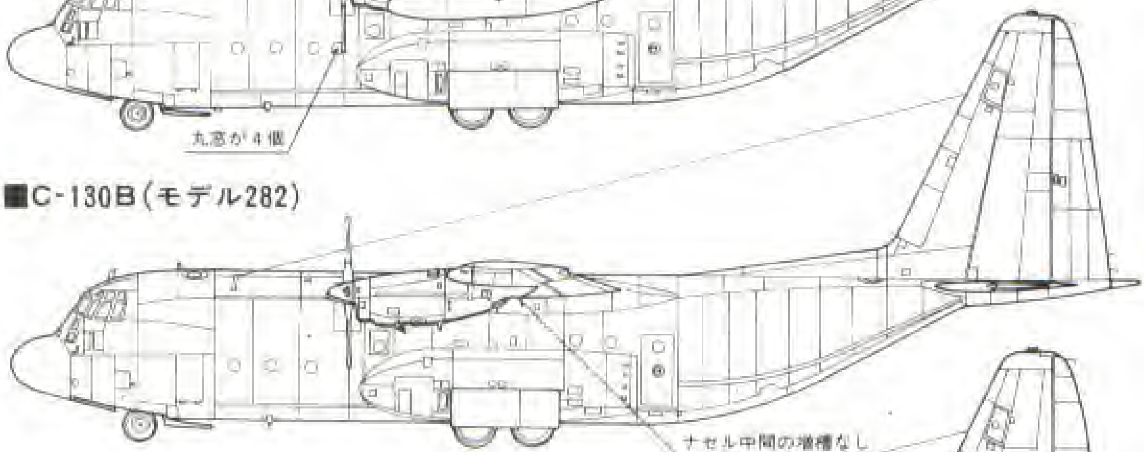
1958年，C-130Bの機体にプローブ・アンド・ドローブ式空中給油装置をもKC-130F(旧称GV-1)が発注され，兵隊向けに，46機が製造されている。ルーエンジェルスの支援機としても有な同機は，給油能力と共に，通常の輸能力も兼ね備えており，機材・兵員の送も担当している。給油装置は，胴体に3,600Gal.の燃料タンクをパレットして搭載して外翼に吊したタンクからールを引き出し，一度に2機への給油力を持つ。この給油時の監視のため，方ドア(パラトループドア)が，小さなから視界のいい大型角窓に変更されてる。このKC-130Fも老朽化してきため，最近ではH型仕様のKC-130Rの備が進んでおり，数年中に変更される命にある。

C-130Eとの識別点

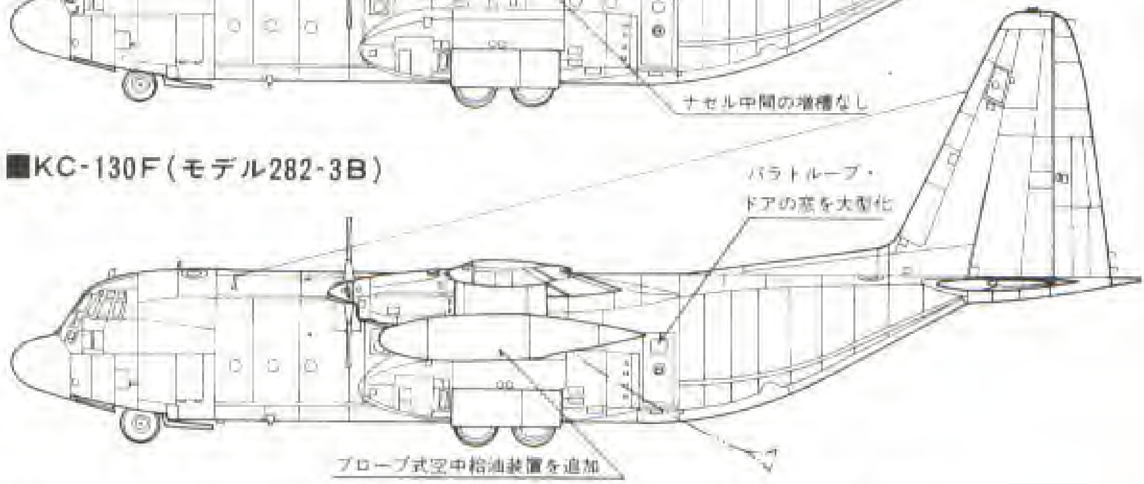
■C-130A(モデル182)



■C-130B(モデル282)



■KC-130F(モデル282-3B)



(そのほかはC-130Bに準ずる)

-130E

C-130Eは，B型と同一のエンジンを
用しているが，主翼中央部に，1,360
ℓの増槽タンクを2個取り付けた長距
型で，17号機目からは，胴体前方のカ
ゴドアが取り除かれている（のちE型
機に実施）最近ではH型と同じく，胴
前方上面にSKE（Staion Keeping
uipment）の小さなレドームを取り付
ている機体が多く，これにより，E型
前の型との識別は容易だが，外観上H
とはエンジンの中味だけが異なるため，
アル・ナンバーで判断するしかない
合がある。現在，H型と共にC-130の
では最も数多く活躍しており，米軍を
め世界各国で多用途に使われている。
空軍では，以前TACに移管していた
送業務を1974年末からMACに移して
，横田基地でも現在，MACのC-1
を見ることができるが，ベトナム迷
の上，文字・マーク類は総て黒で描か
地味な塗装となっている。

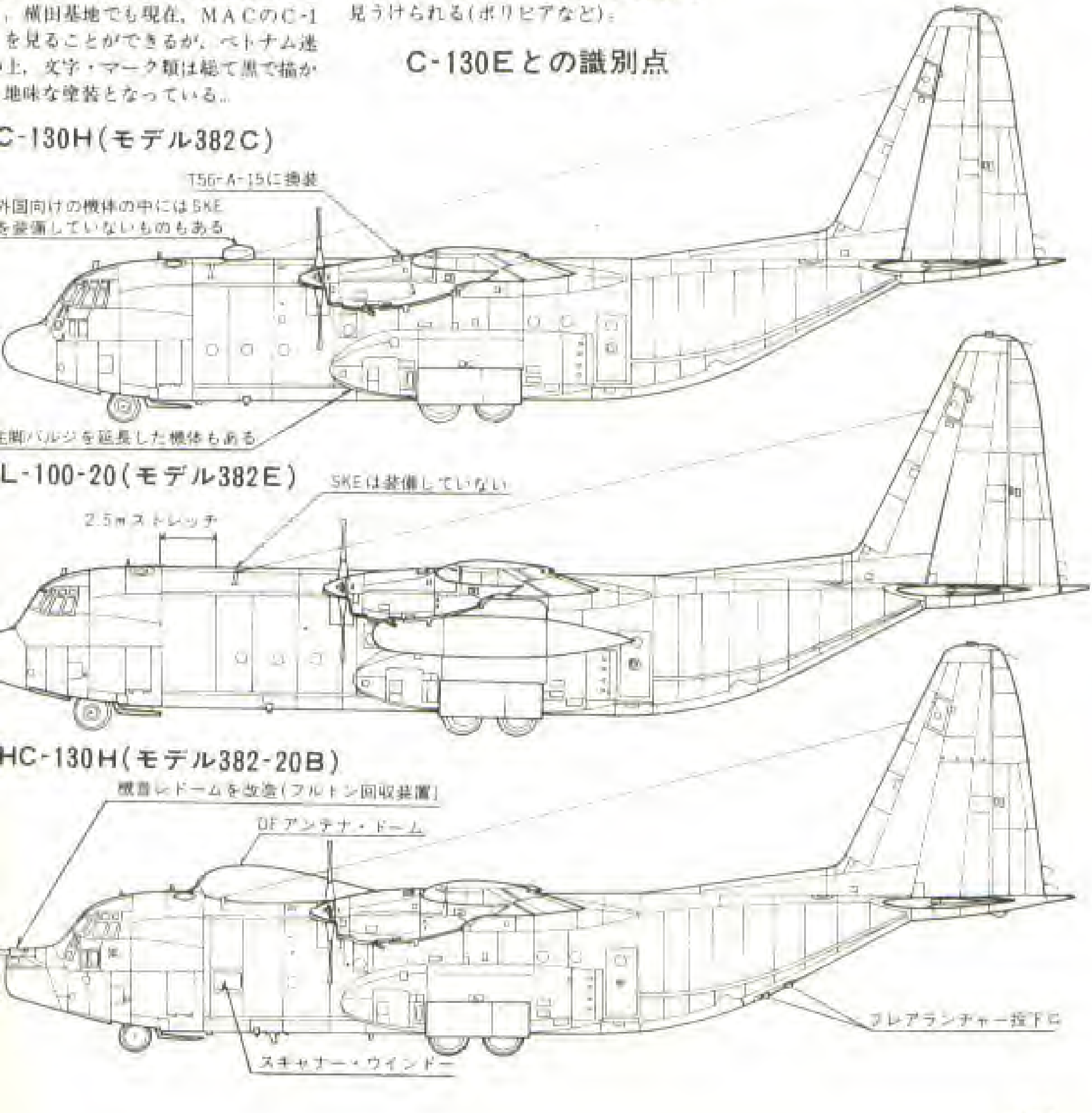
C-130H

C-130Hは，エンジンをB／E型のT-56-A-7から-15に換えたもので，米空軍仕様機はSKEを標準装備している。H型から派生したK，L，N，R型を合せると，すでに生産機数は500を突破しており，C-130の中で最もポピュラーなものとなっているものの，その多くが諸外国向け（SKEは装備していない）となっており，米軍の使用機数は少ない。E型の欄で説明したように，外観上SKE装備のE型との識別はむずかしいが，多くのH型が機首右側に冷却用空気取り入れ口を新設しており，これが識別の手がかりとなる。なお-15にエンジン改装をしたE型の改造型にH型の呼称を与えられたものがある（たとえば下図のHC-130H）。また後期生産型の中に主脚バルジを延長した機体も見うけられる（ボリビアなど）。

L-100

L-100は，C-130の民間型で，C-130Eをベースに製作されたL-100（モデル382）は，1964年4月20日に初飛行した。L-100には，胴体を2.5m延長したL-100-20（モデル382E，F）と，4.6m延長したL-100-30（382G）があり，生産数も現在約80で，民間航空をはじめ，ペルー・クウェート空軍などの軍用機としても活躍しており，L-100の双発型L-400も，その形式名と同じ約400機の発注をめざし計画が進んでいる。なおL-100を使用している航空会社はアラスカ国際航空，デルタ航空，セイフエア・フレイターズ，サザーン航空など20社におよび，現在はPC-130H規格の民間型マリタイム機を各国政府機関に売り込み中である。

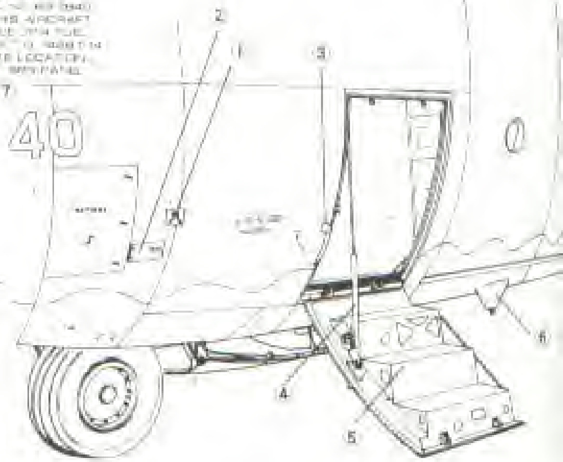
C-130Eとの識別点



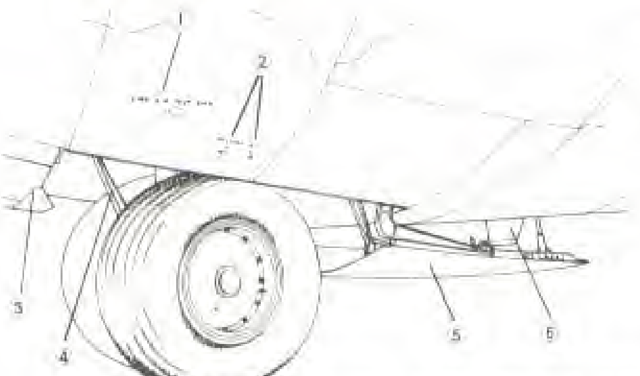
クローズアップ〈Part. 1〉



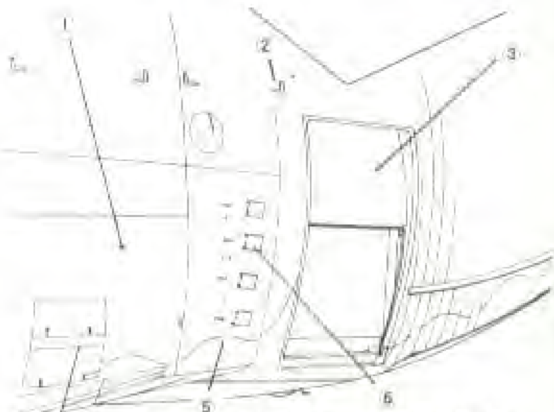
〈機首〉 ①ワイパー，②ピトー管，③インターフォン接続口，④接地線接続口，⑤トウ・バー限界表示(赤)，⑥バッテリー・アクセス，⑦シリアル/燃料/T.O.表示。



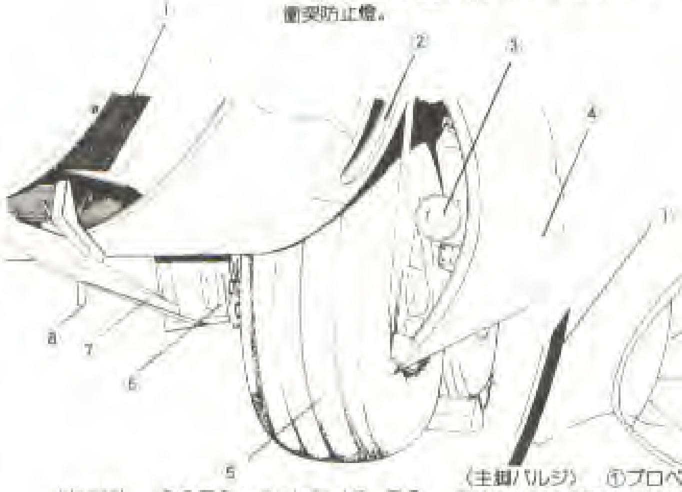
〈乗員用ドア〉 ①ジャッキ・ポイント，②外部電源接続口，③ドア・ハンドル，④ドア・ステップ，⑤ハンド・ランヤード，⑥ARN-21 Tacanアンテナ。



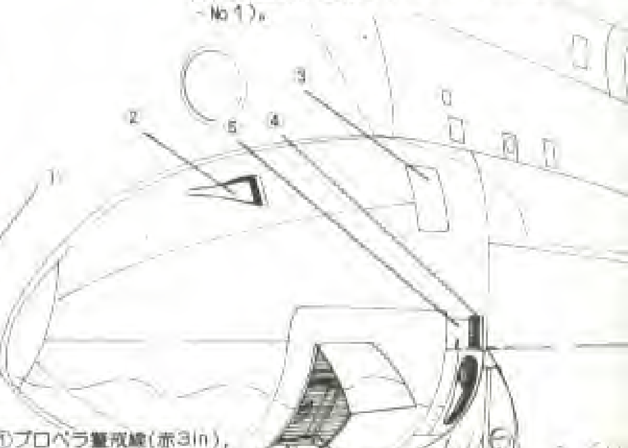
〈前脚収容部〉 ①外気温度計バルブ，②バッテリー・ベント，③前方扉，④トルク・アーム，⑤タイヤ(39×13-16)，⑥後方扉，⑦衝突防止燈。



〈パラトループ・ドア〉 ①機外酸素ベント，②切開式緊急脱出口位置表示(黄)，③パラトループ・ドア，④ラジオコンパス・レシーバー・アクセス，⑤エア・デフレクター，⑥JATOユニット取付けポイント(上から№4-№1)。

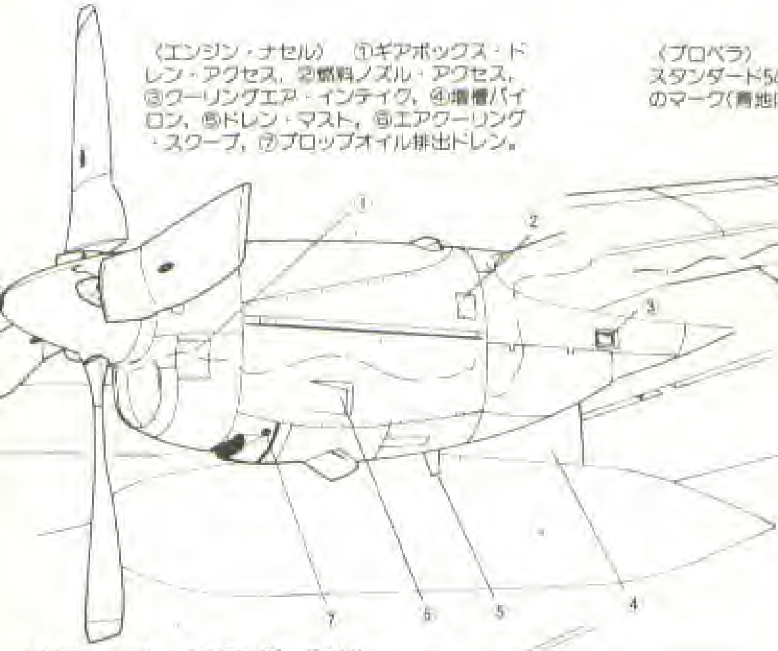


〈主車輪〉 ①GTCエアインテイク，②GTC冷却ファン排気口，③滑走燈，④外側扉，⑤タイヤ(56×20-20)，⑥内側扉，⑦GTCエアインテイク・ドア，⑧№1UHFアンテナ。

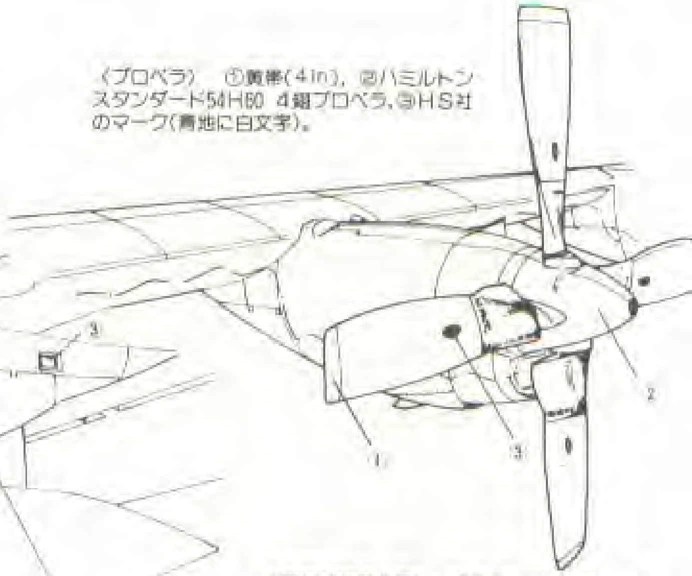


〈主脚バルジ〉 ①プロペラ警戒線(赤3in)，②AMTおよび発電機冷却空気取入口(内側は赤)，③AMT冷却ファン・アクセス，④GTC冷却ファン排気口，⑤エアコネクター・アクセス，⑥GTCエアインテイク・ドア。

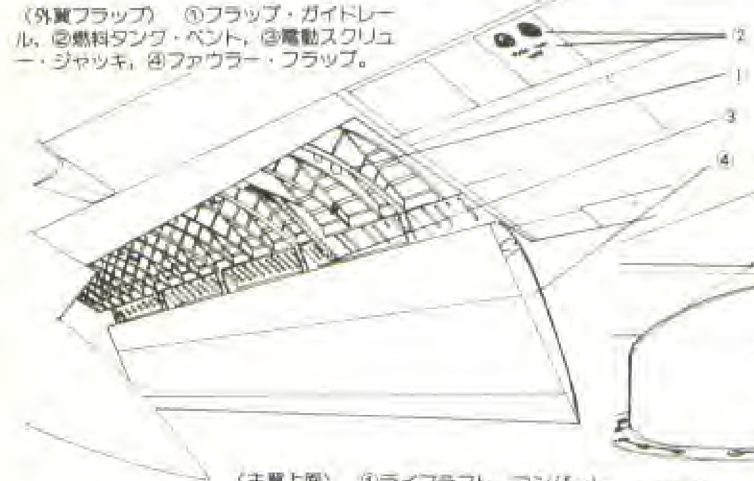
〈エンジン・ナセル〉 ①ギアボックス・ドレン・アクセス，②燃料ノズル・アクセス，③クーリングエア・インテイク，④増槽パイロン，⑤ドレン・マスト，⑥エアクーリング・スクープ，⑦プロップオイル排出ドレン。



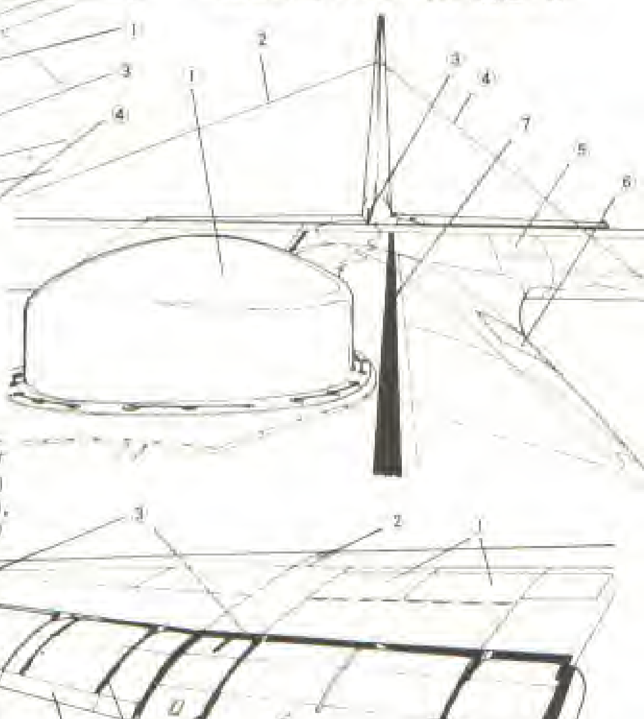
〈プロペラ〉 ①黄帯(4in)，②ハミルトンスタンダード54H60 4翅プロペラ，③HS社のマーク(青地に白文字)。



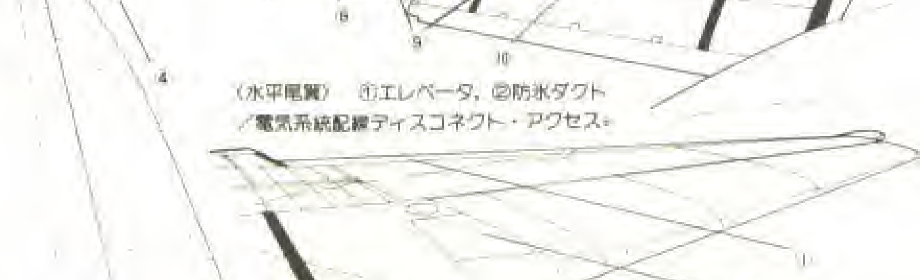
〈外翼フラップ〉 ①フラップ・ガイドレール，②燃料タンク・ベント，③電動スクリュー・ジャッキ，④ファウラー・フラップ。

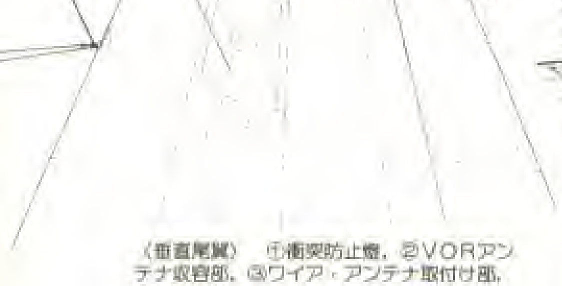


〈主翼付根部上面〉 ①ステーションキーピング(SKE)アンテナ(APN-169A)，②LORANおよびHF 2ワイア・アンテナ，③UHF №1アンテナ，④HF №1ワイア・アンテナ，⑤操縦索および電気系統アクセス，⑥補強板，⑦ウォーク・ウェイ(黒2in)。



〈主翼上面〉 ①ライフラフト・コンパートメント，②主翼結合部アクセス，③フラップ・ガイド，④航法燈，⑤エルロン，⑥エルロン・タブ，⑦ファウラー・フラップ(最大35°)，⑧後縁，⑨ガイド・レール，⑩中央部ファウラー・フラップ。

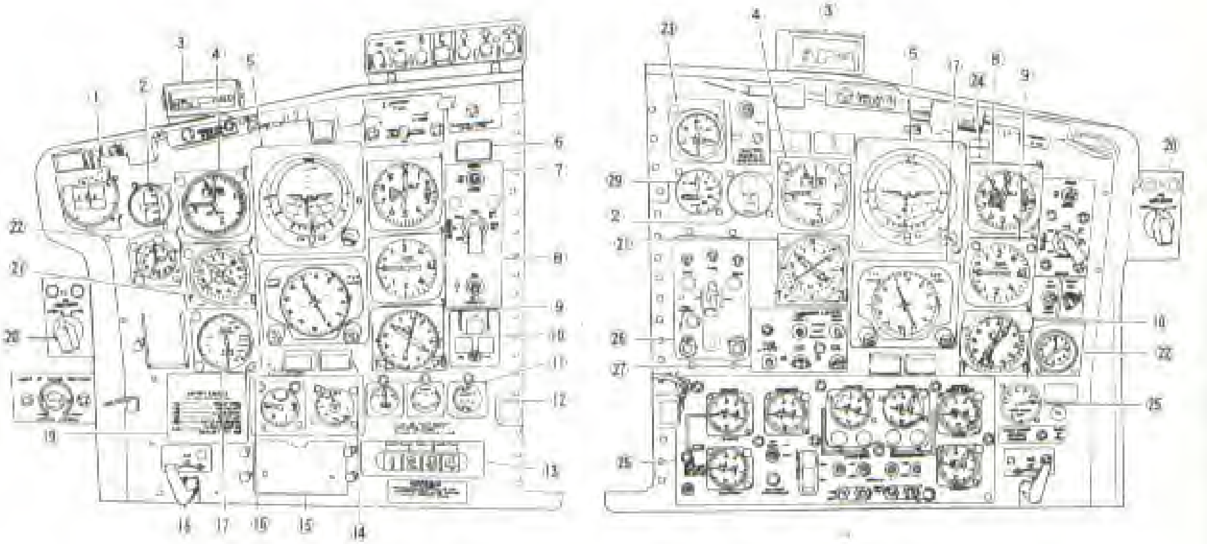




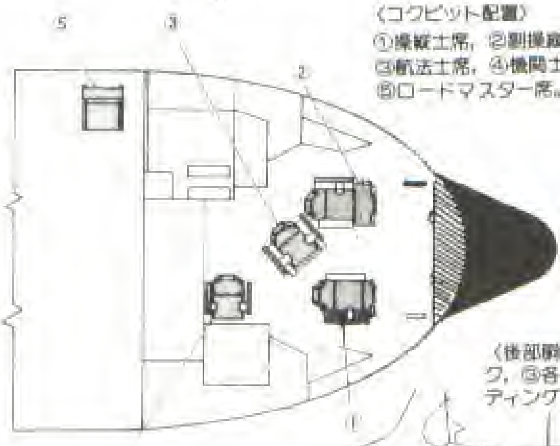
〈垂直尾翼〉 ①衝突防止燈，②VORアンテナ収容部，③ワイア・アンテナ取付け部，④放電索。

〈水平尾翼〉 ①エレベータ，②防氷ダクト／電気系統配線ディスコネクト・アクセス。

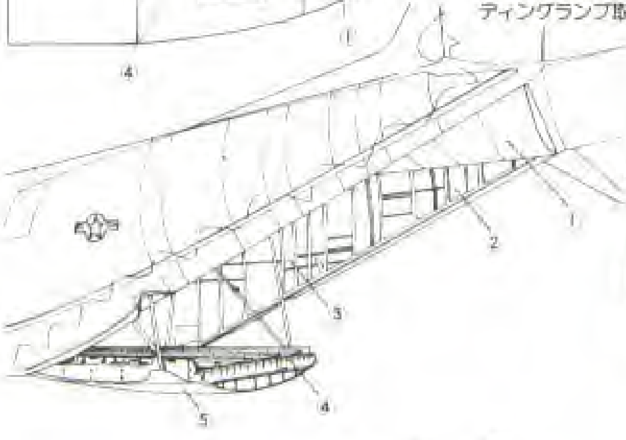




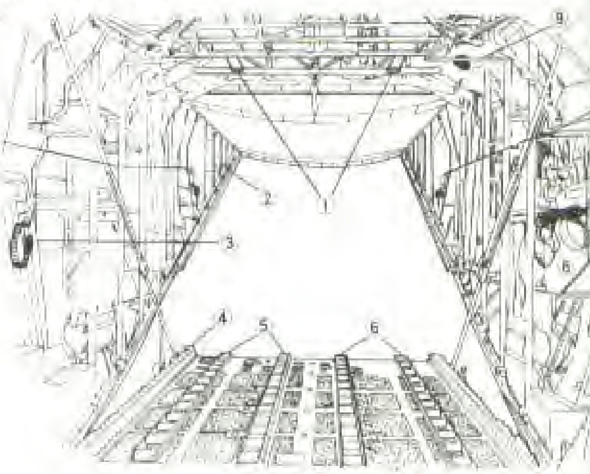
〈計器盤配置(C-130E SKE装備機)〉 ①磁気コンパス, ②距離計, ③迎え角(AOA)指示器, ④対気速度計, ⑤姿勢方位指示器, ⑥飛行指揮計器, ⑦主火災警報灯, ⑧高度計, ⑨昇降計, ⑩方位・距離機首方位指示器, ⑪マーカービーコン・コントロール・パネル, ⑫エレベータ・タブ位置指示器, ⑬エルロン・タブ位置指示器, ⑭ラダー・タブ位置指示器, ⑮外気温度計, ⑯加速度計, ⑰水平儀, ⑱電波高度計, ⑲エアダイバータ, ⑳ADIモード選択スイッチ, ㉑ADF/UHF-DF指示器, ㉒時計, ㉓キャビン高度計, ㉔SKEモード灯, ㉕液体酸素容量計, ㉖油圧系統操作パネル, ㉗着陸/滑走灯操作パネル, ㉘フラップ位置指示器。



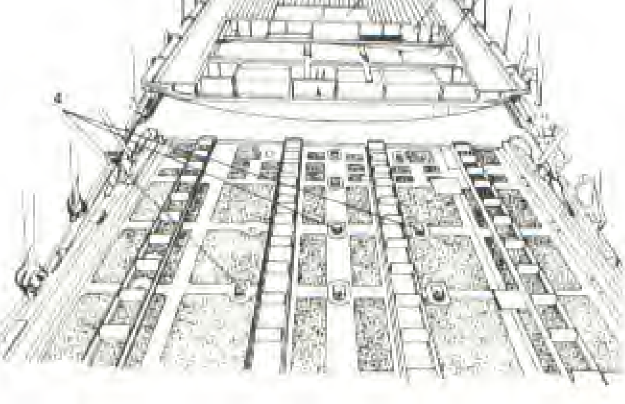
〈コクピット配置〉
①操縦士席, ②副操縦士席, ③航法士席, ④機関士席, ⑤ロードマスター席。



〈後部胴体〉 ①カーゴ・ドア, ②補助ラック, ③各種補器収納部, ④グラウンド・ローディングランプ取付け部, ⑤ランプ。



〈後部胴体内部〉 ①ランプドア・アップロックライト, ②補助ラック, ③機内インターフォン, ④拘束レール, ⑤コンベア・ローラ(Sec.16), ⑥コンベア・ローラ(Sec.15), ⑦ランプ・コントロールパネル, ⑧ケミカル・トイレット, ⑨カーテン・レール。



〈ランプ/カーゴドア〉 ①タイダウン・デバイス収納部, ②パラトループ・ドア用ラダー収納部, ③グラウンド・ローディング・ランプ収納部, ④タイダウン・ポイント。

☆クローズアップ〈Part. 2〉ハーキーバードの変りだね☆

AC-130A/E/H

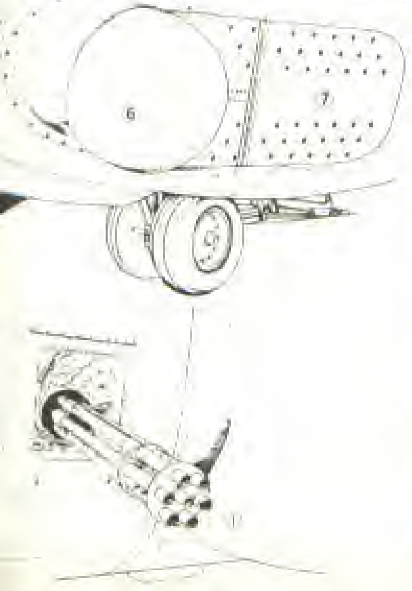
ＡＣ-130は，ベトナム戦争によって，ＡＣ-47およびＡＣ-119の後継機として生まれた夜間専用の大型攻撃機（ガンシップ）である。1967～68年にかけてシリアル54-1626（量産13号機）が，Ｃ-130Ａから改造され，胴体右側面に"バルカンスペシャル"のニックネームをつけベトナムの戦場で実戦テストを行なった。この時の塗装は胴体上面を通常のベトナム迷彩にし下面のみ黒で塗っていた。機首のレドームは当時つけておらず，左側面に，20mmバルカン砲と，7.62mmミニガンを各４門装備していたが，後のガンシップと異なり，各部のアンテナ類は見当らず，胴体の右側面から見る限り，通常の輸送型とは大差ない姿をしていた。この原型機のテスト結果をもとに，いよいよ量産型ガンシップが1969年末からベトナム戦場に姿を現わしたが，原型機の武装の他に，戦場を照し出すサーチライトと，FLIR（赤外暗視装置）を装備していた。1969年には，後方のボフォース40mm砲２門を20mmバルカン砲のかわりに搭載，翌70年になると，イルミネーターやディスプレイ装置およびMTI（移動目標指示レーダー）を付加し，翼下にはジャミング用のECMポッドを吊すことが可能。

70年には，このＡＣ-130Ａにかわって，強化型のＡＣ-130Ｅが，ベトナムに登場する。-Ｅは，今までの20mmバルカン砲２門，7.62mmミニガン２門，40mm機関砲２門のほか，105mm榴弾砲を後部に付加し，計７門の武装をもつ，まさしく「空の妖怪」となった。-Ａに比べると，その進歩はめざましく，機首に射撃管制用ＡＮ／ＡＰＱ-150の球形レドームとポードアンテナを付け，主脚収容バルジの前方にレーザ・イルミネーター／目標指示器そして胴体後部の105mm榴弾砲の横にはＡＮ／ＡＰＱ-133火器管制装置（ＦＣＳ）の球状レドームを搭載し，ガンとコンピューターのかたまりのような機体に仕上げられていった。のちに，ＡＣ-130Ａにも同様な装置が取りつけられている。

このＡＣ-130ＡとＡＣ-130Ｅの外観上の識別ポイントは，①プロペラが，-Ａの３ブレードに対し，-Ｅは４ブレードである。②-Ｅは機首の右側から長い棒状アンテナがつき出ている。③-Ｅは尾部下面に戦場の模様を監視するイルミネーター・オペレーター（ＩＯ）のための透明な水滴型窓がついている。④-Ｅは，その大きな特徴である105mm榴弾砲が，胴体後方からつき出している。……以上４点がある。

なお，プロペラブレードはＡも現在４ブレードに改められていると思われる。塗装は，原型機のテスト時

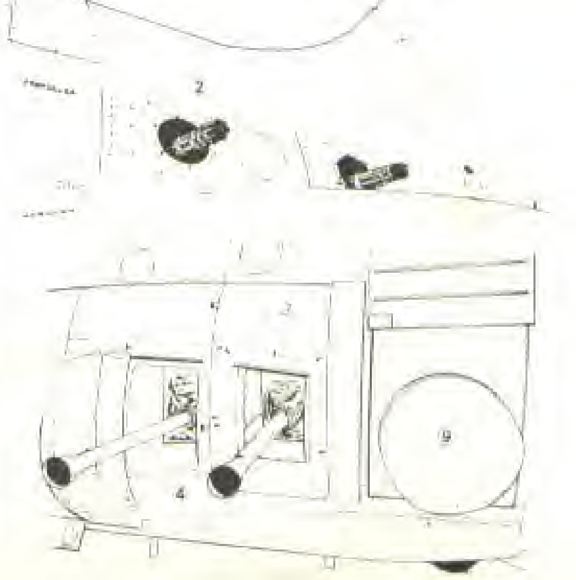




★AC-130Ａ/Ｈの武装★

①M61A-1 20mmバルカン砲，②M134 7.62mmミニガン，③AN/AVQ-18レーザ・ディジグネーター，④40mmボフォース砲，⑤VHFアンテナ，⑥AN/APQ-150FCSレドーム，⑦穴あきブレードアンテナ，⑧LLLTVカメラ，⑨AN/APQ-133FCSレドーム。

なお，ここには図示されていないが，AC-130Hには105mm榴弾砲１門が装備されており，また主翼パイロンにはジャミング・ポッドやIRフレアー/チャフ・ディスペンサーが搭載できる（巻頭カラー参照）。



をのぞいて、当初-A、-E 共に、胴体上面と翼上面のベトナム迷彩をのぞいて、全面にわたって黒で塗装され、テイル・コードおよびシリアル類は、赤で描かれていた。しかし1973年以降-A、-E 共に全面つや消しのグレーに塗り直された。この時期にＡＣ-130Ｅは、エンジンをT-56-A-7からＨ型タイプの-15に換装し、名称もＡＣ-130Ｈと改称された。また、Ｈになってから、7.62mmミニガンは取りはずされている。

ＡＣ-130Ａ16機のほとんどは、ベトナム戦時、タイのウドン基地の16thＳＯＳに所属していたが、現在はＡＦＲＥＳの管轄下にあるフロリダ州デューク・フィールドの711stＳＯＳで余生を送っており、また11機のＡＣ-130Ｅのうち10機改造されたＡＣ-130Ｈは同じくフロリダ州にあるハルバート・フィールドの16thＳＯＳに所属する実戦部隊として任にある。

DC-130

ＤＣ-130は、プログラムに従って飛行するドローンと、パイロットがＴＶ装置で遠隔操従するＲＰＶ（Remotely Piloted Vehicles）を装備する機体である。これには、ＤＣ-130ＡとＤＣ-130Ｅとがある。ＤＣ-130Ａは、当初ＧＣ-130Ａと呼ばれていたもので前方窓が４つで３ブレードプロペラを装備。BRU-1/Aランチャーパイロットと呼ばれる巾の広い特別なパイロンを両翼下に４基装備している。ＤＣ-130Ｅは、前方窓が３つ、４ブレードプロペラでＢＲＵ-1Ａは２基装備となっているが、両型ともその特徴は機首に前方監視用の長いレドームと、360°監視用レドームをその下に装備している点で、数多いＣ-130のバリエーションの中でも特異な「顔」をしている。最近ではＤＣ-130Ｈへの改変が進んでいるが、これは従来、同時にＲＰＶ導入が２機までだったものを８機まで可能にし、エンジンをT56-A-15に改装したタイプである。なお、ＤＣ-130Ａの数機は海軍へ移管されている。

EC-130E／H

ＥＣ-130Ｅは、米空軍の戦術空中指揮機としてＥ型から改造されたもので当初Ｃ-130Ｅ-Ⅱと呼ばれ胴体下面に小さなアンテナを数本装備していたが、1976年からＥＣ-130Ｅと呼ばれるようになり、マニアの間で「べんとう箱」として知られている冷却用の張り出した空気取り入れ口をつけ、両外翼に細長いアンテナをつき出した姿になった。最近では空中受油能力とＥ-3から送られる状況表示用ＴＶ受像機を搭載、エンジンをＨ型タイプのT-56-A-15に換装して、ＥＣ-130Ｈとなっている。ＥＣ-130Ｅは、ペンシルバニアＡＮＧに配属されたものがあり、主翼下、垂直尾翼前方に大きなブレード型アンテナを、主翼下面とテイルコーンにはトレールアンテナを装備している。

EC-130G／Q

米海軍は、海中のＦＢＭ潜水艦に戦略命令を伝える空中指令機としての役割を果たすため、当初ＦＢＭ体系のバックアップ機として開発されたＣ-130Ｅ規格のＣ-130Ｇを改装し、ＴＡＣＡＭＯと呼ばれるＶＨＦ送信機

★DC-130の装備★
①チンドーム(24inパラボラ・アンテナ内蔵)、②BRU-1/Aパイロン・ランチャー、③ドローン/RPV監視窓、④AGM-34M



DC-130



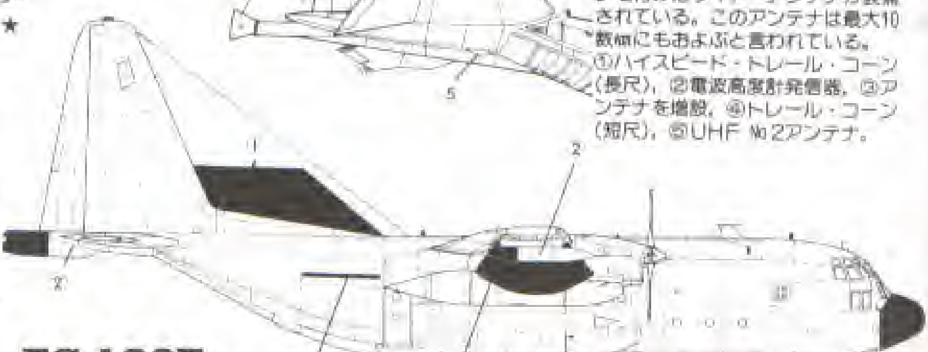
EC-130Q



★EC-130Q TACAMO Ⅳ★
潜航中のFBM潜水艦とのVLF通信の中継機として開発された機体で、後部ランプ（一部の機体はテイルコーンにも）に展張用ドラッグ・コーンを付けたワイア・アンテナが装備されている。このアンテナは最大10数kmにもおよぶと言われている。①ハイスピード・トレール・コーン(長尺)、②電波高度計発信器、③アンテナを増設、④トレール・コーン(短尺)、⑤UHF №2アンテナ。



★EC-130E 性能向上型★
垂直尾翼前部と両主翼下に大型のブレード・アンテナ①、また胴体尾端と両主翼先端にトレーリングワイヤ・アンテナの収容部②、更に胴体後部の両側面にも小型のブレード・アンテナ③が増設されている。特に３機のトレーリング・アンテナは、ワイヤを最大限に展開するとその長さは数百ftにもおよぶといわれる。同機は現在ペンシルバニアＡＮＧの193TEWG/140TEWSに数機が配備中。



EC-130E

を装備し，胴体後部ランプに長さ十数kmにおよぶ（先端が漏斗状のコーンになっている）トレーリングアンテナをつけたものがEC-130Gである。一方EC-130Qは，このTACAMOのシステム発展型であるTACAMO IIIを搭載したC-130H規格のもので，初めG型同様，漏斗状コーンが胴体後部のみだったがTACAMO IVへの換装時，気象条件のいい時に主に用いられるもう一つのコーンが垂直尾翼下の機体最後部に追加された。

MC-130E／MC-130H

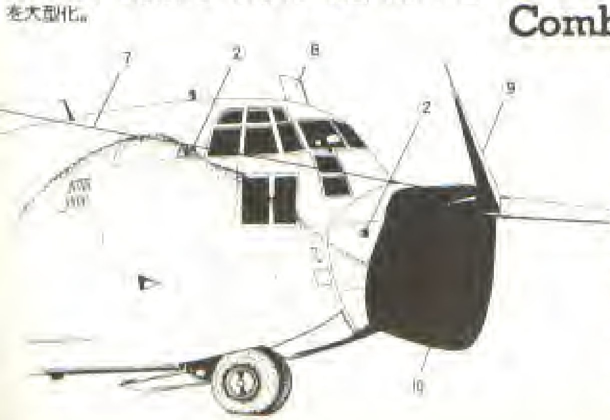
MC-130Eは，特殊部隊の降下および物資投下を目的にC-130Eから，19機が改造された。同機はC-130E（C）または，C-130E-Iとも呼ばれる。上面をつや消しの濃淡2色の緑で迷彩，下面をつや消し黒で塗装した通称「ドブ」と，胴体上面を白，下面を銀に塗り，胴体中央ラインに2本のブルー帯を施したものとがあり，後者は「青帯」というニックネームで，マニアの間で呼ばれている。どちらの塗装とも，米軍マークと，シリアル・ナンバーは極めて小さなサイズ。

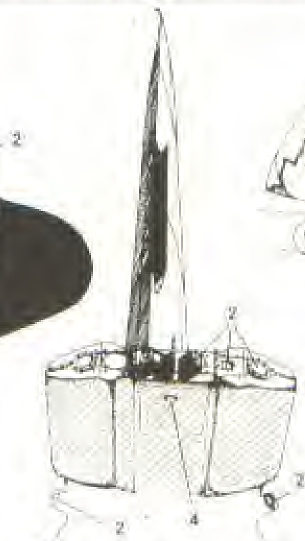
MC-130Eは，機体によって機首レドームに違いがある。①通常のC-130と同じ丸いもの。②フルトン回収装置をつけたHC-130Hタイプのもの。③フルトンのヨーク棒（ヒゲ）を撤去したもの。④フルトンを取りつけたレドームの下が垂れ下がったもの。以上4種に大別される。MC-130Eは，戦闘機の護衛なしで敵陣奥深くまで，特殊コマンド部隊員を運ぶことを目的とするため，敵の目をくらますECM機材を機体各部に装備している。まず目につくのは，尾部につき出したALR-46アンテナ装置で，これは敵戦闘機および地上からのレーダーに捕えられたことを警告するもので，このALR-46用の小さなアンテナが胴体各部に設置されている。また垂直尾翼からつき出した細長いアンテナ，胴体前方下面にいくつもつき出しているふくらみ，増槽下パイロンにつり下げられたジャミングポッドなどは，この特殊任務のために備えられたもので，AAQ-8赤外線欺まん装置，敵レーダーの目をくらますALE-27チャフ，ディスペンサーおよびINSと地形追従レーダーなどを装備しC-130の広い胴体内スペースを充分活用した機体になっている。1978年以降は，エンジンをE型のT-56-7からH型タイプの-15への換装と，空中受油装置を機首上面に付加され，名称もMC-130H：別名C-130H（CT）となった。なお，（CT）とは，Combat Talonを意味する。現在，このMC-130Hは，フロリダ州ハーバート・フィールドの8thSOS（Special Operation Squadron），西ドイツ・ラインマインの7thSOS，沖縄・嘉手納基地の1stSOSそして，オハイオ州ライトパターソンの4950th Test Wingで使用されているが，1stSOSのものは，ドブ迷彩の丸型機首レドームのものに統一されている。

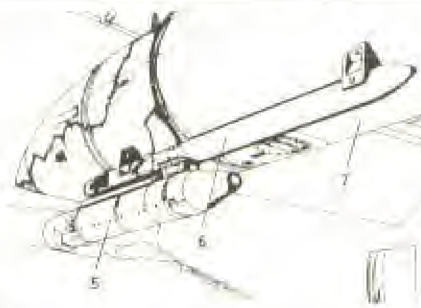
なおC-130の改造型としては，境界層制御試験機NC-130B，極地輸送機LC-130/C-130D，写真測量機RC-130A/S，気象観測機WC-130B/E，通信中継機JC-130Aなどがあるが，スペースの関係で割愛した。



★MC-130E/H "Combat Talon"★
①空中給油受油装置を追加(MC-130H)，②ALR-46 RHAWアンテナ(このほか，胴体各部に数ヵ所装備)，③装甲板(？)，④小突起を追加，⑤AAQ-8 IRデコイ・システム，⑥増槽下パイロン，⑦フィーダー線，⑧アンテナ増設，⑨フルトン・リカバリー装置，⑩レドームを大型化。



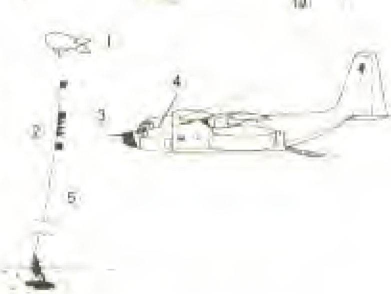




MC-130 Combat Talon

★フルトン回収装置

[illegible]



①バルーン，②マーカー，③ヨーク，④フィーダー線，⑤ライフライン，⑥カッター，⑦ダビット・ロープ，⑧チャック。

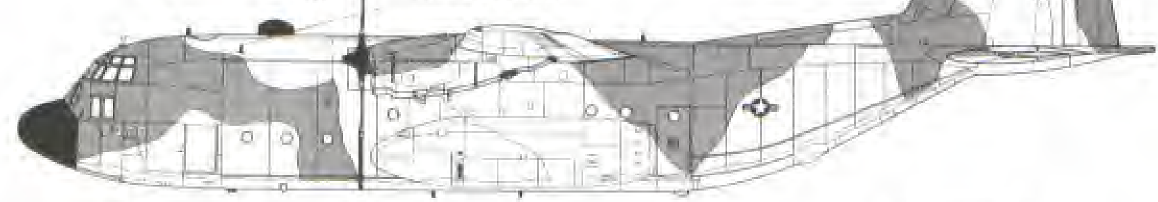


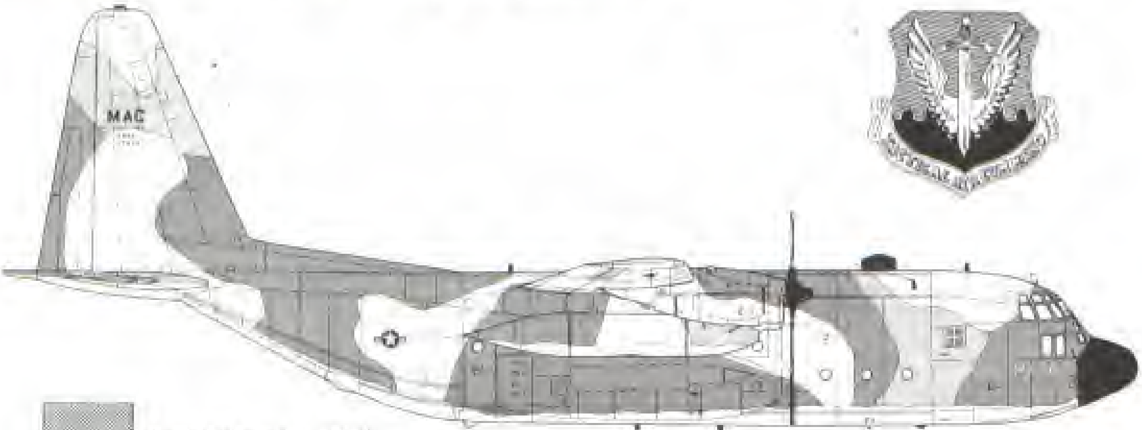
★空中回収（スカイ・フック）手順★

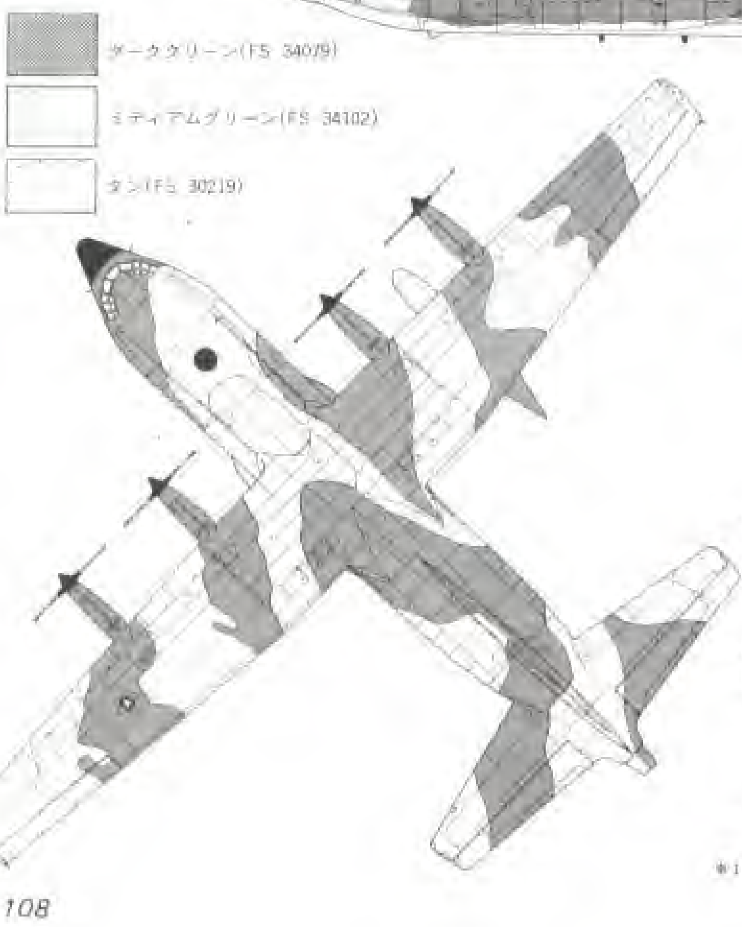
World Wide Harkybird

★アメリカ空軍　C-130E(63-7876)★

MACが運用しているC-130の標準塗装は，ほかの空軍機と同様のベトナム迷彩で，その使用色は，ダークグリーン(FS.34079)，ミディアムグリーン(FS.34102)，タン(FS.30219)，グレイ(FS.36622)となっている。図の塗装は，現用のもので，以前垂直尾翼に描かれていた黄色と黒の帯や，胴体後部のMACのインシグニアが消されているほか，国籍記章も黒一色で描かれているなど，従来より地味なものになっている。







米４軍の使用機

(生産型のみ，改造型は除く)

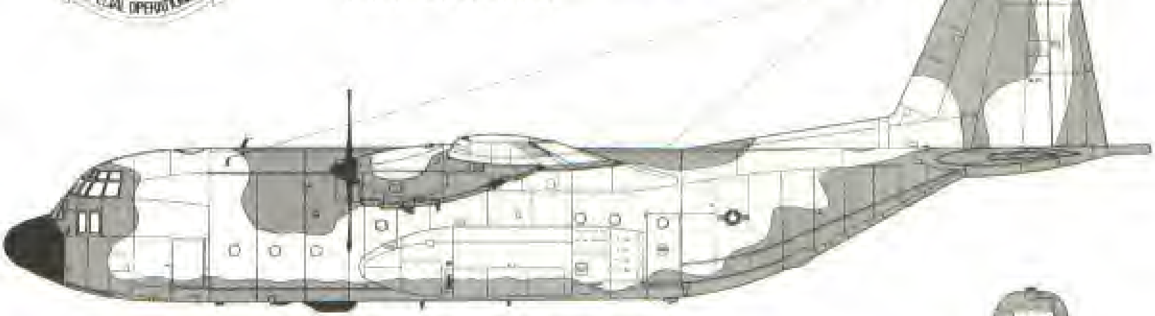
	空軍	海軍	海兵隊	沿岸警備隊
YC-130A	2			
C-130A	192			
RC-130A	12			
C-130B	123			
HC-130B				12
WC-130B	5			
C-130D	12			
C-130E	377			
※1EC-130E				1
C-130F		7		
KC-130F			46	
LC-130F		4		
C-130G		4		
C-130H	68			
※2HC-130H				12
※2HC-130H	43			
HC-130N	15			
HC-130P	20			
EC-130Q		10		
LC-130R		6		
KC-130R			10	
合計	869	31	56	25

※1・空軍のEC-130Eとは別機。※2・同じHC-130Hだが別機。
(総計 981機)



★18TFW/ISOS MC-130H (64-0564)★

その異様な姿から"ブラックバード"と称される特殊改造機，MC-130の塗装図である。機体は淡いグリーンとほとんど黒に近い濃グリーン（あるいは黒）の2色迷彩で，文字も垂直尾翼に小さくシリアルが記されている以外，注意書きなどは無い。下面は，側面からの濃グリーンがまわり込んでいるが，主翼部はエンジンおよび排気部分を除いて淡いグリーンとなっている。





★VXE-6 LC-130R (159129)★

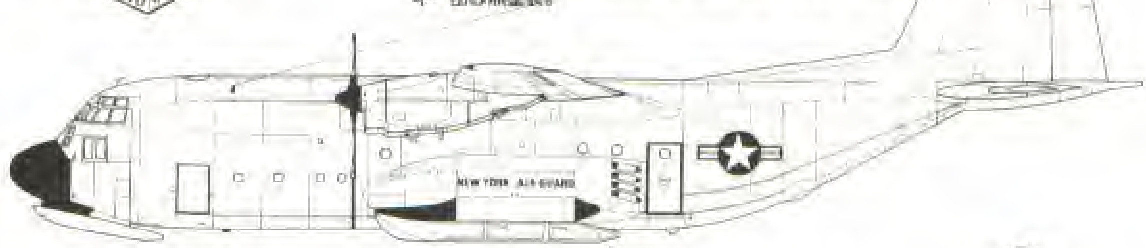
米海軍のVXE-6が運用している南極観測支援輸送用のLC-130Rの塗装図。前部胴体は上面グレイ，下面ライトガルグレイで，その境界線はダークブルー。後部胴体および，主翼先端，垂直／水平尾翼の各中央部は，蛍光レッドオレンジ，またそれらの縁部分はグレイで塗られている。なおスキーは前，主脚とも無塗装である。





★ニューヨークANG109TAG/139TAS(57-0491)★

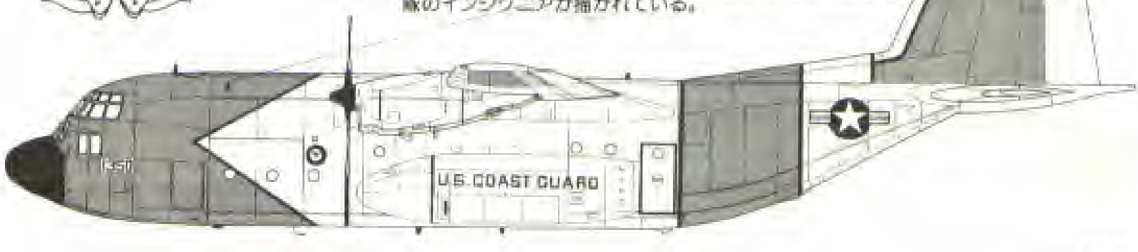
図はニューヨーク州のシェネクタディMAPに駐留して，DEWライン支援に当たっている州航空隊のC-130Dである。胴体は全面ライトグレイで，機首および垂直／水平尾翼の中央部と主翼先端が蛍光レッドオレンジが塗られている。垂直尾翼上部にはANGのインシグニアが濃紺で描かれているが，それ以外の文字類はすべて黒である。なおスキー部は無塗装。





★アメリカ沿岸警備隊　HC-130B (1350)★

図は1969年まで使用されていた一世代前の標準塗装で，全面白の胴体に加えて，機首部分と胴体後部の帯，また垂直尾翼と外翼上下面が蛍光イエローオレンジに塗られているほか，それらの境界には黒の細帯が引かれている。文字類はすべて黒で記され，バルジ前方の小窓付近には沿岸警備隊のインシグニアが描かれている。



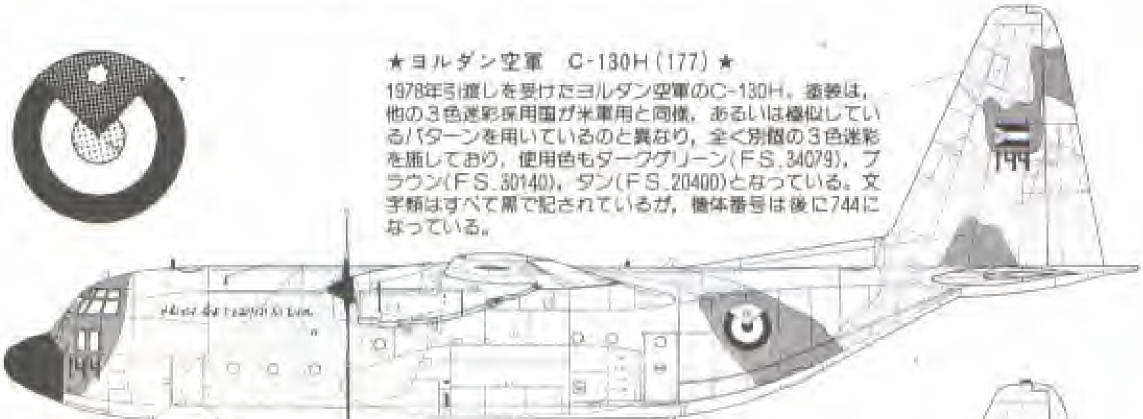
★デンマーク空軍　C-130H（B-680）★

北欧デンマークのC-130Hで，全面グロスのダークグリーンに塗られ，機首と胴体後部の帯，それに主翼端が蛍光レッドオレンジとなっており，主翼以外には黒の境界線が引かれている。胴体および垂直尾翼の国籍記章は，赤と白で，そのほかの文字は黒で書かれている。デンマーク空軍は同機を3機保有しており，ベルローズ基地にて救難，輸送任務に使用している。



★ヨルダン空軍　C-130H（177）★

1978年引渡しを受けたヨルダン空軍のC-130H。塗装は，他の3色迷彩採用国が米軍用と同様，あるいは模似しているパターンを用いているのと異なり，全く別個の3色迷彩を施しており，使用色もダークグリーン（F.S.34079），ブラウン（F.S.30140），タン（F.S.20400）となっている。文字類はすべて黒で記されているが，機体番号は後に744になっている。



★リビア空軍　C-130H〈111〉★

リビア空軍が保有する16機のC-130Hのうちの第1号機。塗装は中東軍機としては珍しく迷彩を施しておらず，胴体下面と主翼および水平尾翼，またラダーは無塗装，胴体上面が白となっている。国籍記章は黒，白，赤（斜線），文字類はすべて黒で書かれている。



★ボリビア空軍　C-130H〈TAM90／CP-1375〉★

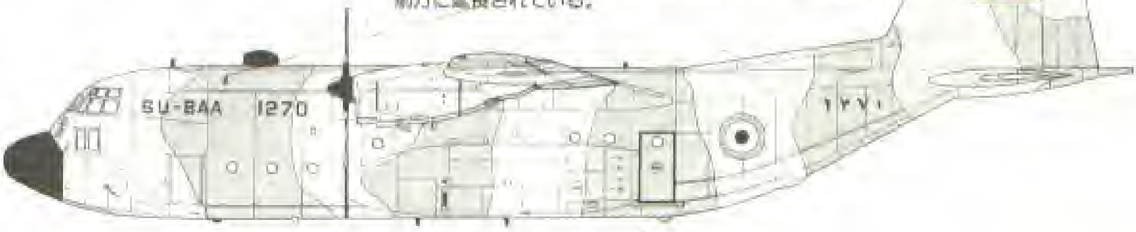
1977年に受領した2機のC-130Hのうちの1号機。塗装は胴体上面が白，下面および主・尾翼がライトグレイで，その境には青と白の2重線で囲まれた青のイナズマが描かれている。またラダー部は上から赤，黄色，緑で三分割されている。垂直尾翼のマークを含む文字類は，すべて黒で記されており，そのほかコクピット前部には反射よけが施されている。

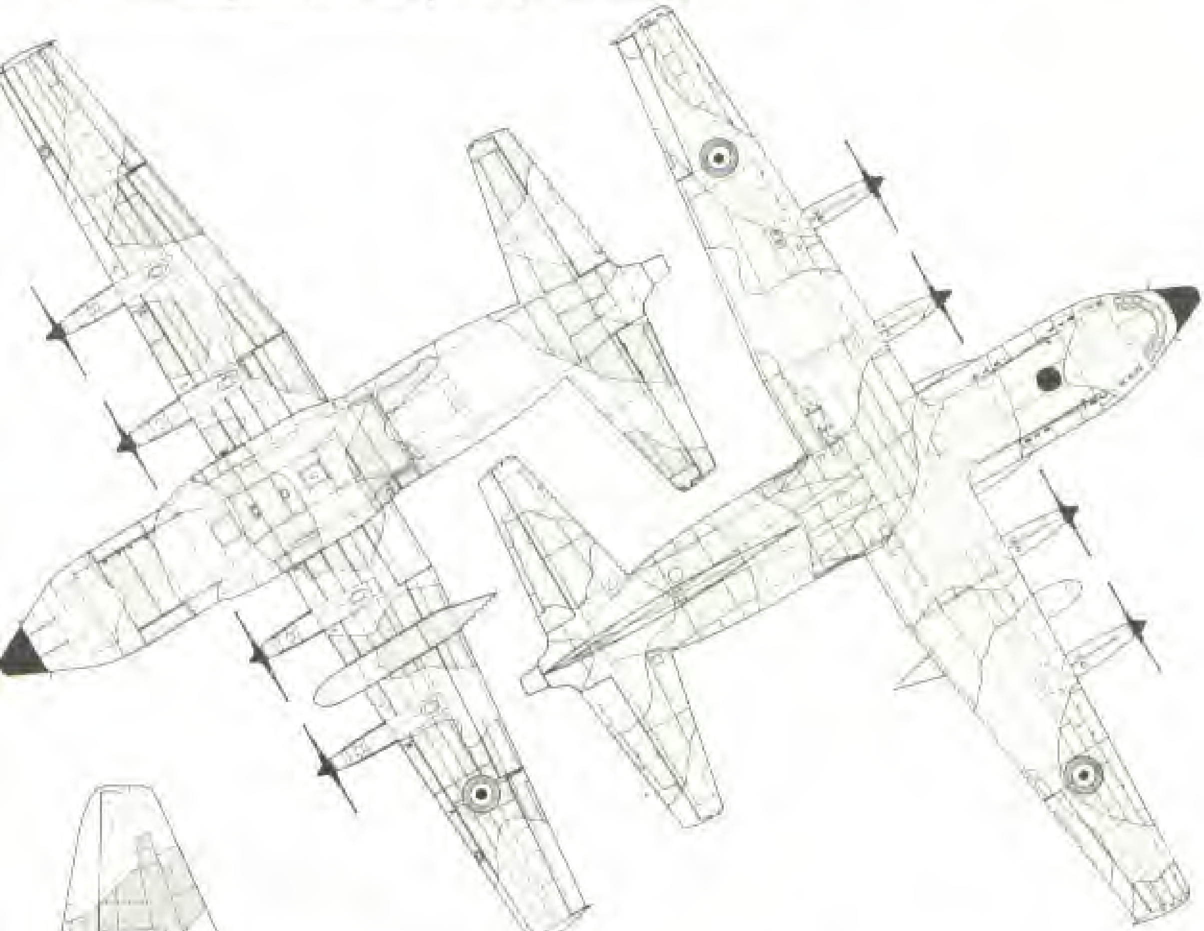


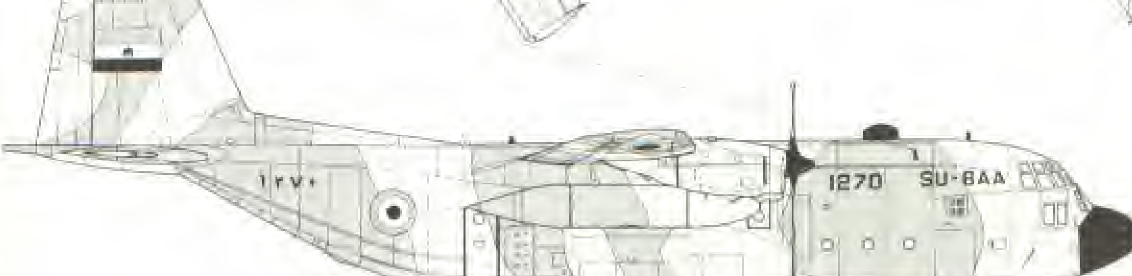


★エジプト空軍　C-130H（1270/SU-BAA）★

図はエジプト空軍の第１号機で，"オーバーラル・カムフラージュ" と呼ばれる全面迷彩を施している。使用色は砂漠地域での運用に合わせたタンとクリームの２色である。文字類はすべて黒，国籍記章は黒，白，赤(斜線)，また垂直尾翼用の白い部分の鷲は金色で描かれている。なお同軍以外の２色迷彩使用国の多く（例えば，モロッコ，スーダン，サウジアラビア，ノルウェーなど）の上側面のパターンもこれと同様である。なおこの機体はC-130Hの後期生産型で，外見上の特徴として主翼バルジがプロペラ警戒線より前方に延長されている。

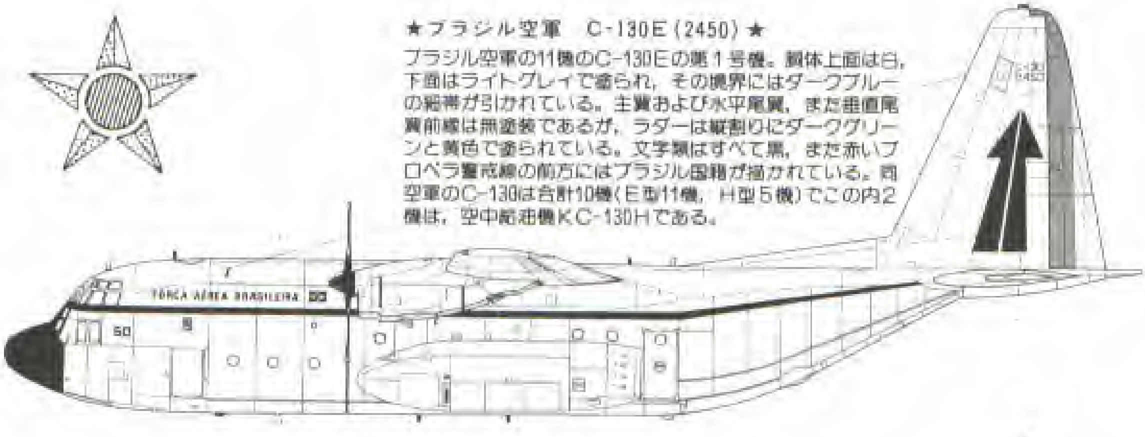






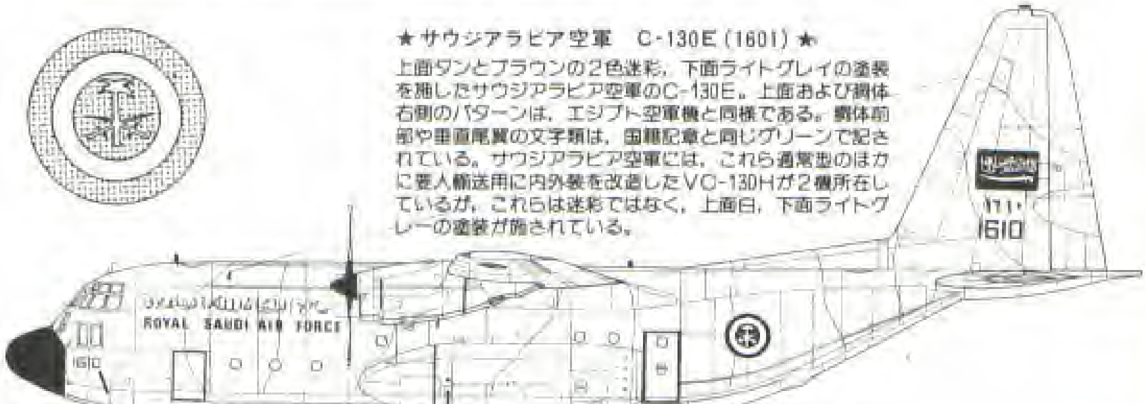
★ブラジル空軍　C-130E（2450）★

ブラジル空軍の11機のC-130Eの第1号機。胴体上面は白，下面はライトグレイで塗られ，その境界にはダークブルーの細帯が引かれている。主翼および水平尾翼，また垂直尾翼前縁は無塗装であるが，ラダーは縦割りにダークグリーンと黄色で塗られている。文字類はすべて黒，また赤いプロペラ警戒線の前方にはブラジル国籍が描かれている。同空軍のC-130は合計10機（E型11機，H型5機）でこの内2機は，空中給油機KC-130Hである。



★サウジアラビア空軍　C-130E（1601）★

上面タンとブラウンの2色迷彩，下面ライトグレイの塗装を施したサウジアラビア空軍のC-130E。上面および胴体右側のパターンは，エジプト空軍機と同様である。胴体前部や垂直尾翼の文字類は，国籍記章と同じグリーンで記されている。サウジアラビア空軍には，これら通常型のほかに要人輸送用に内外装を改造したVC-130Hが2機所在しているが，これらは迷彩ではなく，上面白，下面ライトグレーの塗装が施されている。



C-130の使用国（アメリカを除く）

国名	型式	機数	配属開始	備考	国名	型式	機数		備考
アブダビ	C-130H	2	1975年		ヨルダン（つづき）	C-130H	1	1978年	
アルゼンチン	C-130E	3	1968年		クウェート	C-100-20	2	70年代前半	
	(K)C-130H	7	1979年	うち2機はKC-130H	リビア	C-130H	16	70年代前半	
オーストラリア	C-130A	12	60年代後半		マレーシア	C-130H	6	1976年	
	C-130E	12	1978年		モロッコ	C-130H	12	1974年	
	C-130H	12	1978年		ニュージーランド	C-130H	5	60年代後半	
ベルギー	C-130H	12	1972年		ナイジェリア	C-130H	6	1975年	
ボリビア	C-130H	2	1977年		ノルウェー	C-130H	6	1969年	
ブラジル	C-130E	11	60年代後半		パキスタン	C-130B	10	1975年	米空軍，イランより
	C-130H	3	1975年			C-130E	5	1975年	イランより購入
	KC-130H	2	1975年			L-100	2	1978年	もとパキスタン航空
カメルーン	C-130H	2	1977年		ペルー	L-100-20	5	1973年	
カナダ	C-130B	4	60年代前半		フィリピン	L-100-20	4	1975年	全機売却
	C-130E	22	60年代中盤			C-130H	3	1976年	
	C-130H	5	1974年		ポルトガル	C-130H	5	1977年	
チリ	C-130H	2	70年代前半		サウジアラビア	C-130E	11	1965年	
コロンビア	C-130B	(3)	1969年	カナダより購入		C-130H	21	1974年	
デンマーク	C-130H	3	1975年			VC-130H	2	1974年	KC-130Hを改造
エクアドル	C-130H	2	1977年			KC-130H	6	1973年	
エジプト	C-130H	20	1976年		シンガポール	C-130B	(4)	1979年	米，ヨルダンより購入
フランス	C-130H	(11)	1977年	リビアより	南アフリカ	C-130B	7	60年代前半	
ガボン	L-100-30	1	1975年		南ベトナム	C-130A	(32)	70年代後半	米空軍より供与
	L-100-20	2	1976年		スペイン	C-130H	4	1973年	
ギリシャ	C-130H	12	1975年			KC-130H	3	1976年	
インドネシア	C-130B	10	60年代前半	2機をKC-130に改造	スーダン	C-130H	6	1978年	
イラン	C-130B	4	60年代前半		スウェーデン	C-130E	2	1965年	
	C-130E	28	60年代中盤			C-130H	1	1975年	
	C-130H	32	1971年		トーゴ	L-100-20	1	1979年	
イスラエル	C-130E	(12)	1973年	米空軍より供与		C-130E	8	60年代中盤	
	(K)C-130H	14	1974年		トルコ	C-130K	66	1966年	
イタリア	C-130H	14	1973年		英国	C-130H	7	1971年	
アイボリーコースト	C-130H	2	1979年		ベネズエラ	C-130H	7	70年代中盤	
ヨルダルン	C-130B	4	70年代前半	米空軍より購入	ザイール	L-100	3	1966年	民間機として発注
					ザンビア				

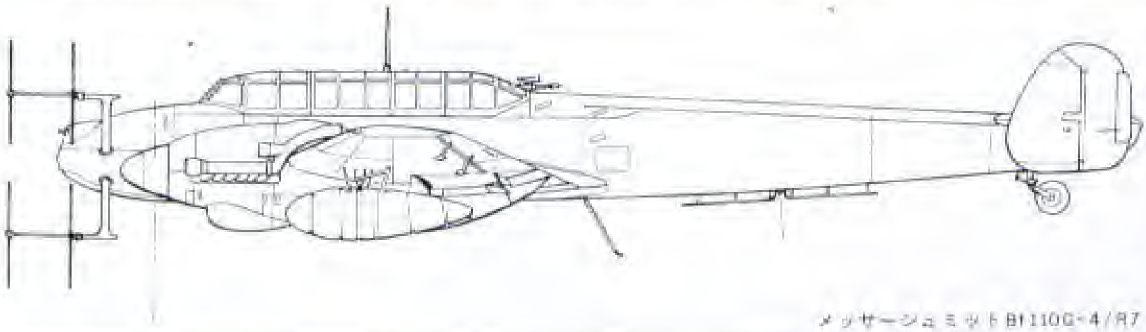
Messerschmitt
Bf110





r. Gr. 21ロケット砲に21cm砲弾を装填するクルー。(下) Bf110の機首に装備されたガン・カメラ。機首最前部にある窓に装着される。





メッサーシュミットBf110G-4/R7

▲フランス領内の基地から出撃するI/ZG52所属のBf110C-2。機首のエンブレムは1939年から使用している。
◀同じくI/ZG52のBf110C-2。DFループアンテナが見える。
▶Bf110G-4d/R3の機首に設けられたFuG227リヒテンシュタインSN2レーダアンテナ。
▼II/ZG1に所属するBf110G-4d/R3の列線。シュラウド・タイプの排気管が装備されている。
▲7(Z)/JG5所属のBf110G-2。機首のエンブレムはソ連機をくわえたダックスフンドで，同機が東部戦線に展開していたことがわかる。

First flown in May 1936 and upon outbreak of the World War II three Gruppen were armed with Bf 110s. The heavy fighters participated in Polish, Norwegian and socalled Low Countries/French campaigns before suffering a big loss for the first time in the Battle of Britain.











NJG 1－4，6 "Der Englandblitz"のエンブレム。

北アフリカ戦線で活躍した1/JG27の所属機を表わすエンブレム。DB601エンジンのカウリングに書かれている。











▼フランス上空を編隊飛行中のI/ZG2のBf110C。エンジンナセルのカゲに隠れて見えないが、I/ZG26のエンブレムは下の写真で見るとよくわかる。
◀Wfr. Gr. 21 21㎝ロケット砲4門を搭載して飛行中のBf110G-2。Wfr.Gr.21はNebelwefer 42臼砲を改造，機載用にしたもので、時限信管付き21㎝ロケット弾を発射できた。
▲II/ZG26 "Horst Wessel" のBf110C。ノーズに描かれた木靴とてんとう虫はいずれもII/ZG26のエンブレムで，スピナは白/黒に塗り分けられている。
▲北アフリカの砂漠に放置された9/ZG26のBf110E-1。手前に見える5/St. G5のJu87B/Trop.同様，他機への部品供給用に使われていたものらしく無残な姿である。
▼片脚が出ないまま，フランス領内の基地に不時着したI/ZG2のBf110C。パイロット（中尉？）は負傷した模様。

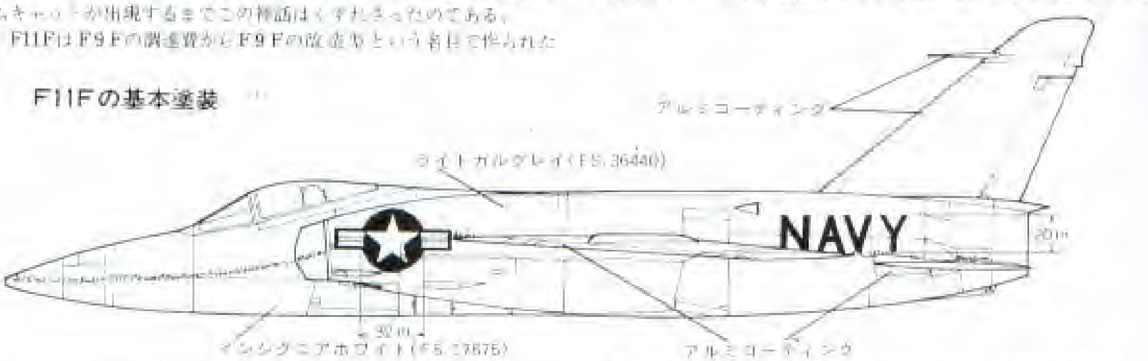


グラマン F11F タイガー

グラマンF11Fタイガージェット戦闘機は，ある意味では不運なジェット機と言えるであろう。アメリカ海軍の航空母艦の上には，いつもグラマン社の戦闘機がおり，「グラマン戦闘機あっての米海軍」とまで言われるほどであった。しかし，このF11Fを最後にF-14トムキャットが出現するまでこの神話はくずれさったのである。

F11FはF9Fの開発費からF9Fの改造型という名目で作られたが，機体自体F9Fとはまったく別設計で，エーリアルールを始めて実用化した機体でもあった。試作1号機は1954年7月19日に初飛行しており，その時に音速を突破している。生産機は1954年に発注されているが，ライトJ65エンジンの生産の遅れやエンジントラブルなどが生じ，正式に海軍に引き渡し部隊配備がおこなわれたのが1957年になってからであった。

F11Fの基本塗装



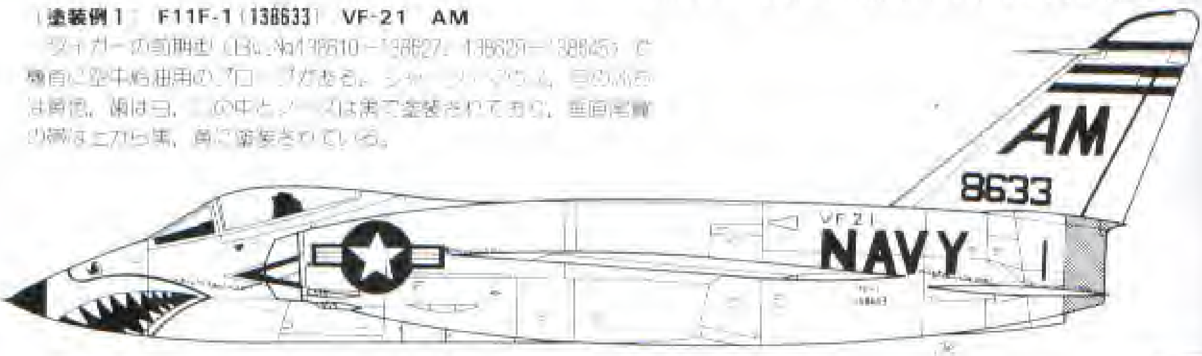
機体自体が軽量小型であり，全天候戦能力もなく，またエンジントラブル等も合いまって，総生産機数は201機で終了している。しかし，その運動性はすばらしく，当時の米海軍機の中ではトップレベルであった。

第一線を引退したF11Fは，訓練部隊で長い間高等練習機として使用された。

F11Fは日本においては"ロッキードとグラマンとの空中戦"とブルーエンジェルスの使用機として有名である。前者はともかくとし，後者のブルーエンジェルスは，1957～1968年の約11年にもおよぶ長い期間F11Fを使用してきた。これはF11Fタイガーが，先にも述べたように運動性がきわめてすぐれていることを証明している。

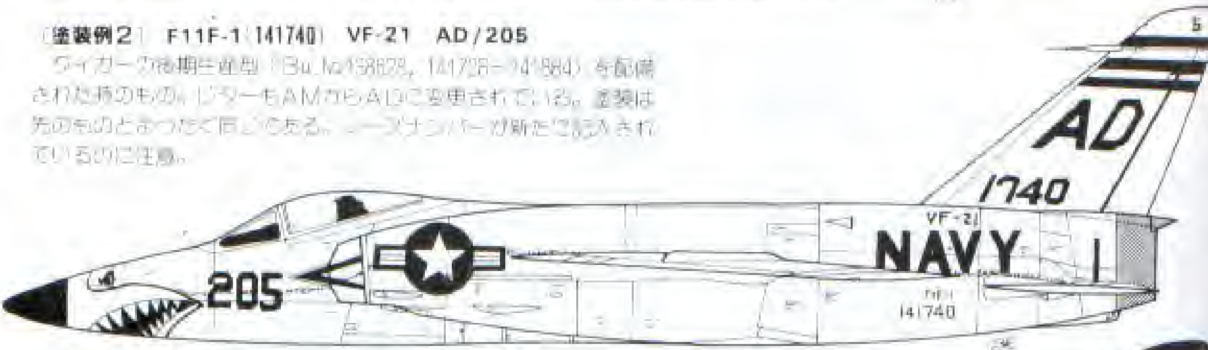
〔塗装例1〕 F11F-1（138633） VF-21 AM

タイガーの前期型（Bu.No138610～138627，138629～138645）で機首に空中給油用のプローブがある。シャークマウス，目の中は黄色，歯は白，口の中とノーズは黒で塗装されており，垂直尾翼の帯は上から黒，黄に塗装されている。



〔塗装例2〕 F11F-1（141740） VF-21 AD/205

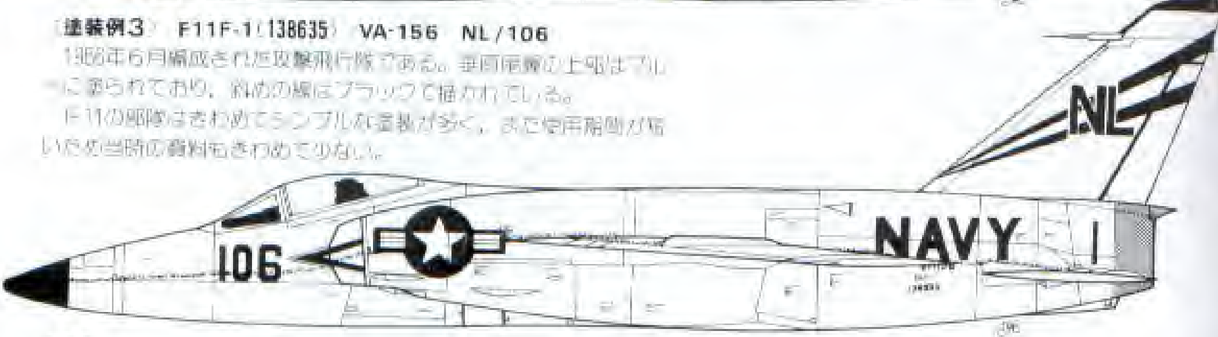
タイガーの後期生産型（Bu.No138628，141728～141884）を配備された時のもの。レターもAMからADに変更されている。塗装は先のものとまったく同じである。モーデックスナンバーが新たに記入されているのに注意。



〔塗装例3〕 F11F-1（138635） VA-156 NL/106

1956年6月編成された攻撃飛行隊である。垂直尾翼の上部はブルーに塗られており，斜めの線はブラックで描かれている。

F11の部隊はきわめてシンプルな塗装が多く，また使用期間が短いため当時の資料もきわめて少ない。

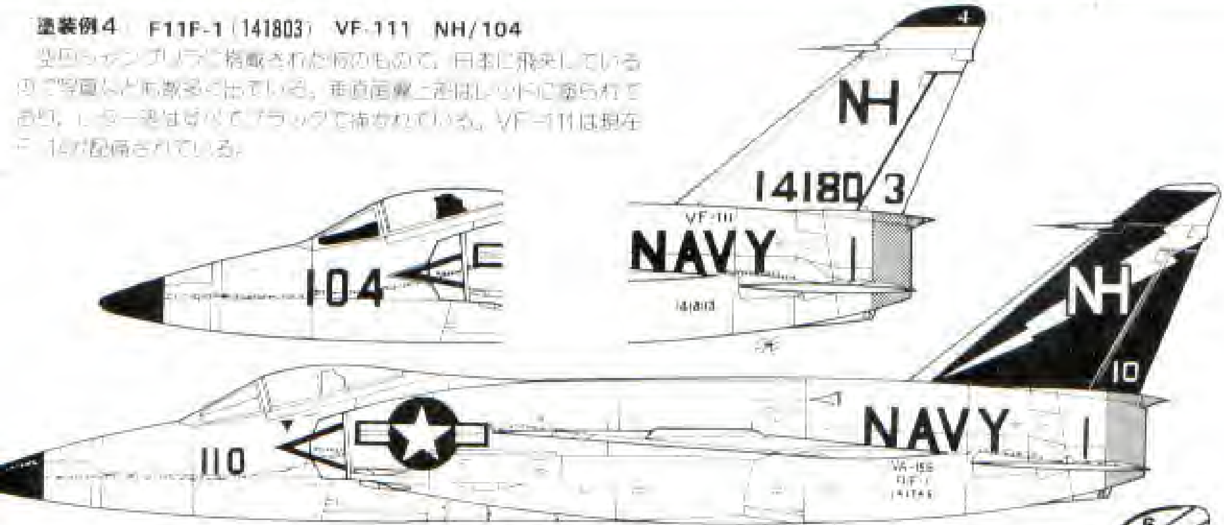


解　説・桜井定和／瀬川孝一
イラスト・桜井定和／加藤寛雄

Grumman F11F Tiger

塗装例4　F11F-1（141803）　VF-111　NH/104

空母シャングリラに搭載された時のもので、日本に飛来しているので写真などが数多く出ている。垂直尾翼上部はレッドに塗られており、レーダー部はすべてブラックで描かれている。VF-111は現在F-14が配備されている。



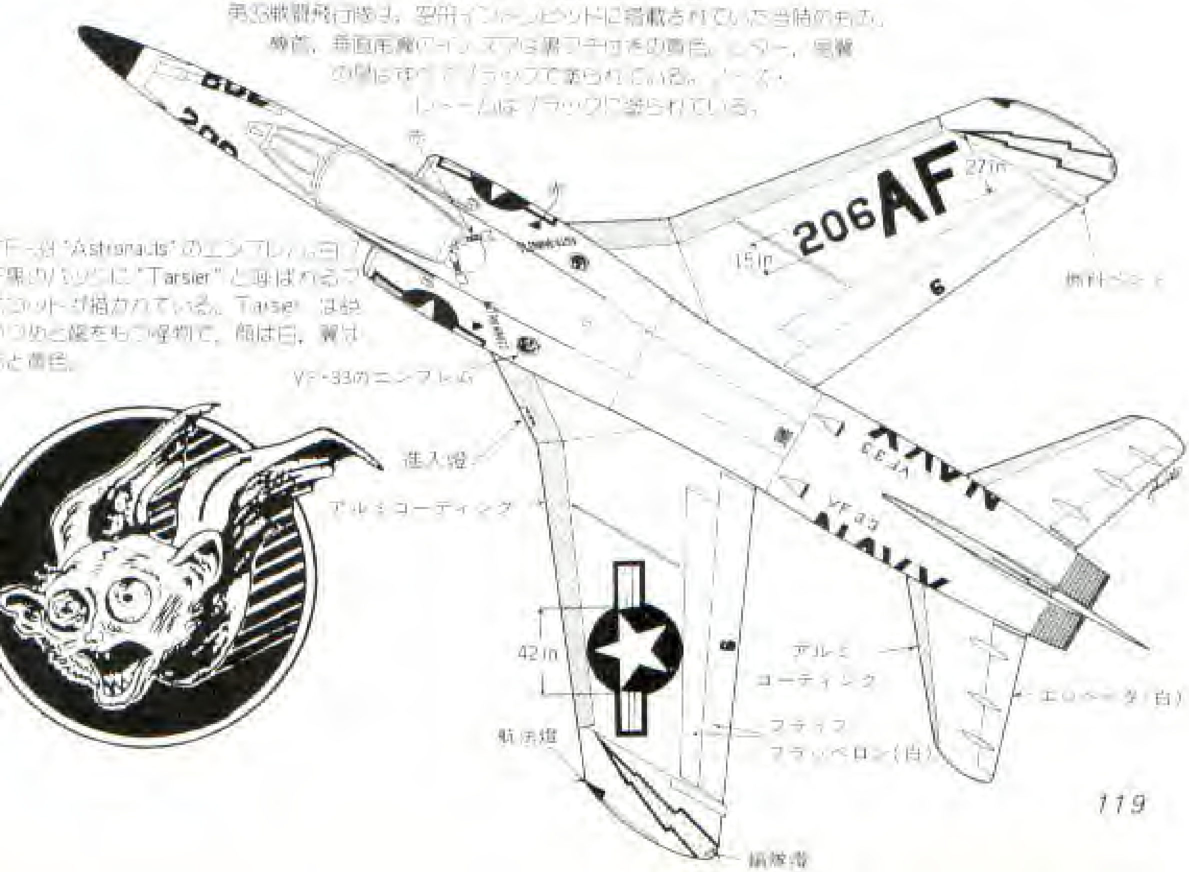
（塗装例5）　F11F-1　VF-156　NH/110

1956年カリフォルニア州NAS Moffett Fieldで編成された部隊で、空母シャングリラに搭載され太平洋に展開。尾翼は黒赤でイナズマは白。レーダー・ドーム以外は当時の標準塗装である。



（塗装例6）　F11F-1（141771）　VF-33　AF/206

第33戦闘飛行隊は、空母イントレピッドに搭載されていた当時のもの。
機首、垂直尾翼のイナズマは黒フチ付きの黄色。レーダー、尾翼
の帯はすべてブラックで塗られている。ノーズ・
レドームはブラックに塗られている。

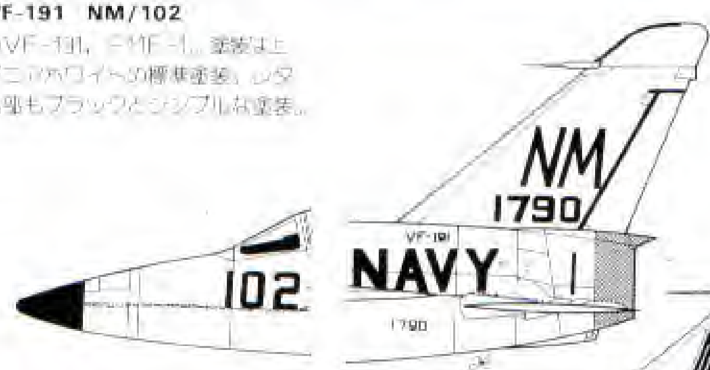


VF-33 "Astronauts"のエンブレムは、目玉の飛び出したメガネザルに"Tarsier"と呼ばれるマスコットが描かれている。"Tarsier"は鋭いつめと牙をもつ怪物で、顔は白、翼は黒と黄色。

Grumman F11F Tiger

〔塗装例7〕 F11F-1（141790） VF-191 NM/102

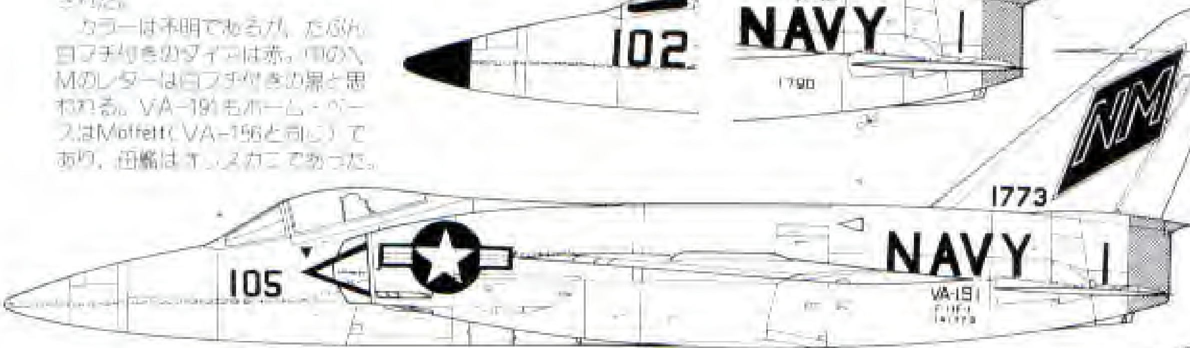
空母ボン・オム・リチャード搭載のVF-191、F11F-1。塗装は上面ライトガルグレイ、下面インシグニアホワイトの標準塗装。レター、Bu.No.番号はブラック。レドーム部もブラックとシンプルな塗装。



〔塗装例8〕 F11F-1（141773）

1958年にVA（攻撃）部隊増強のため、VF-191はVA-191に改編された。

カラーは不明であるが、たぶん白フチ付きのダイヤは赤、中のNMのレターは白フチ付きの黒と思われる。VA-191もホーム・ベースはMoffett（VA-156と同じ）であり、母艦はオリスカニであった。



〔塗装例9〕 F11F-1（141862） JTTU 3U/205

訓練用として使用されたものであり、ノーズ・レドーム、垂直尾翼、翼、後部胴体下面をオレンジレッドに塗装している。レターの"3U"、Bu.No.等はすべてブラック。



〔塗装例10〕 F11F-1（141792） VT-23 3H/350

飛行運動性を買われ、高等練習機として数多くのF11Fが練習部隊にまわされた。本機はノーズ部・機首上面の光線反射防止用に、アクリル系ラッカーのブラックが塗られている。機首、垂直尾翼はオレンジレッド、レターとノーズナンバー等はすべて黒である。



〔塗装例11〕 F11F-1（141796） VT-26 3L

第一線から練習部隊VT-26で使用された頃のもの。塗装は通常の上面ライトガルグレイ（FS36440）、下面インシグニアホワイト（FS17875）の2色で塗装されており、機首・垂直尾翼をオレンジレッドに塗装。レターはすべて黒で描かれている。機首ノーズ部はインシグニアホワイトである。



Blue Angels

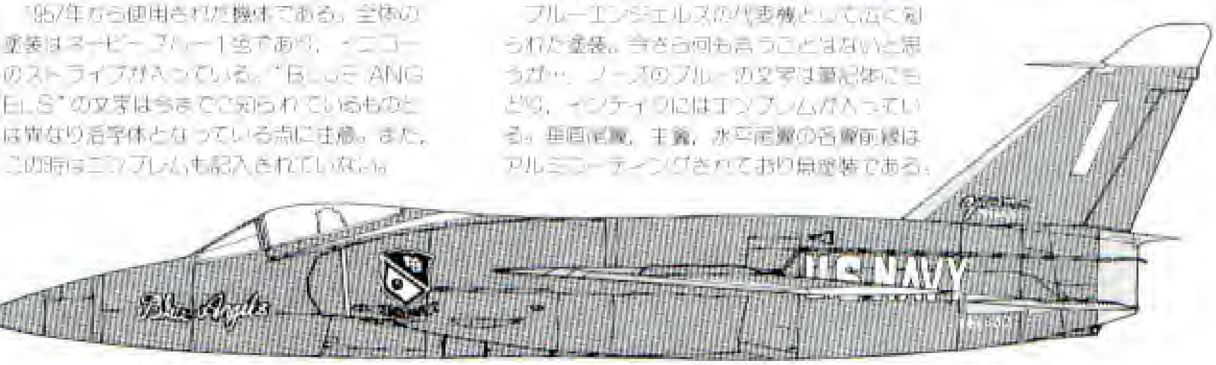


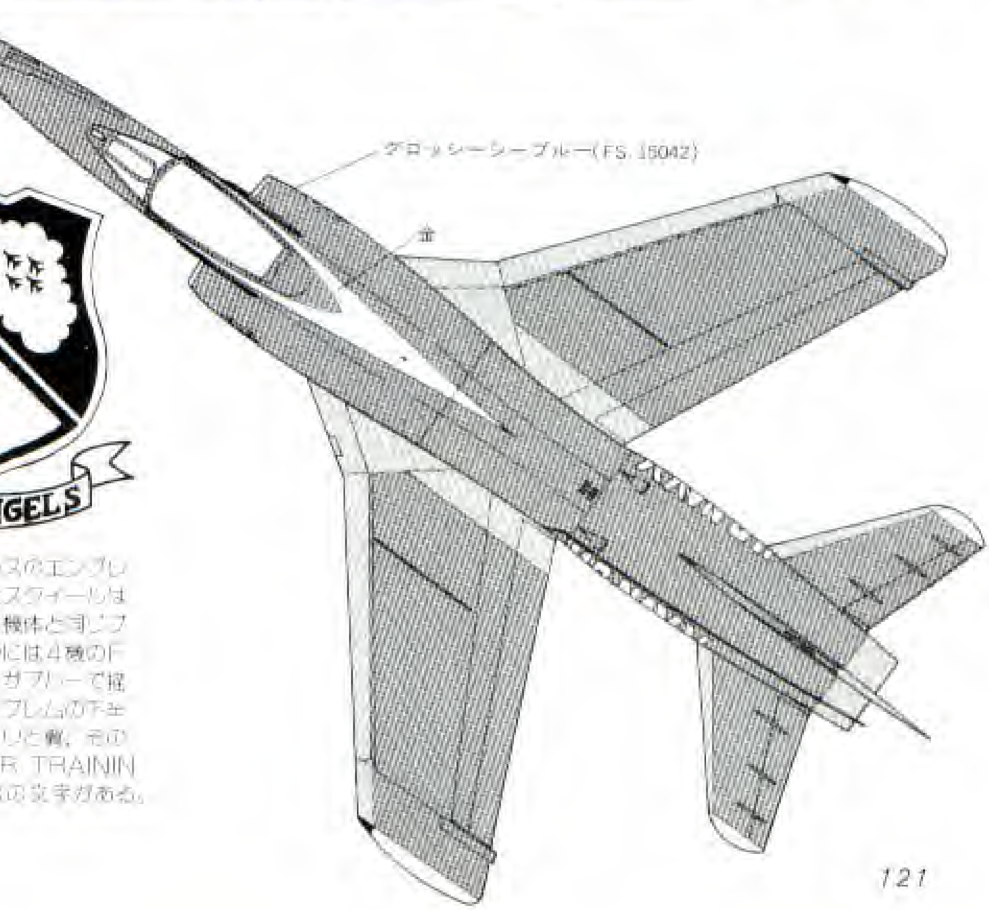
〔塗装例12〕 ブルーエンジェルス（前期型）

1957年から使用された機体である。全体の塗装はネービーブルー1色であり，イエローのストライプが入っている。"BLUE ANGELS"の文字は今までに知られているものとは異なり活字体となっている点に注意。また，この時はエンブレムも記入されていない。

〔塗装例13〕 ブルーエンジェルス（後期型）

ブルーエンジェルスの代表機として広く知られた塗装。今さら何も言うことはないと思うが…，ノーズのブルーの文字は筆記体となり，インテイクにはエンブレムが入っている。垂直尾翼，主翼，水平尾翼の各翼前縁はアルミコーティングされており無塗装である。





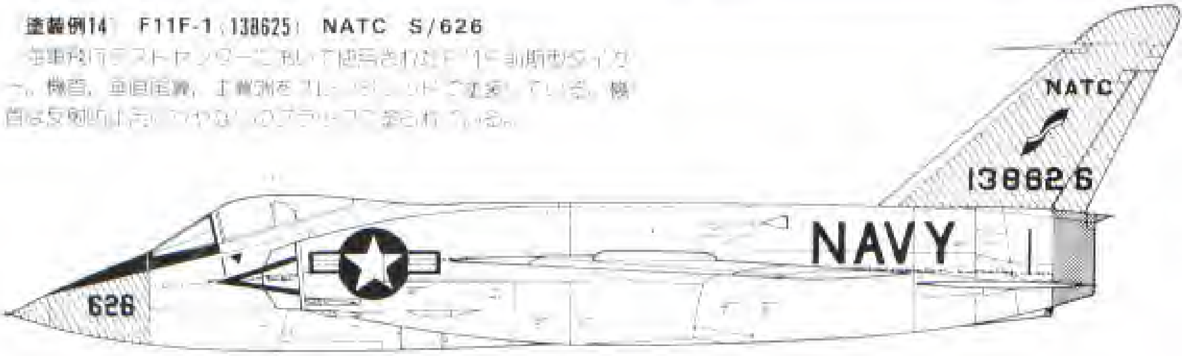


ブルーエンジェルスのエンブレム。エンブレムとスクロールは黄色。黒い部分は機体と同じブルー。白い雲の中には4機のF11Fのシルエットがブルーで描かれている。エンブレムの下半分には海軍のイカリと翼，その上にNAVAL AIR TRAINING COMMANDの文字がある。

Grumman F11F Tiger

塗装例14　F11F-1（138625）NATC　S/626

海軍飛行テストセンターにおいて使用されたF11F-1前期型タイガー。機首、垂直尾翼、主翼端をオレンジ・レッドで塗装している。機首は反射防止用のつや消しのブラックで塗られている。



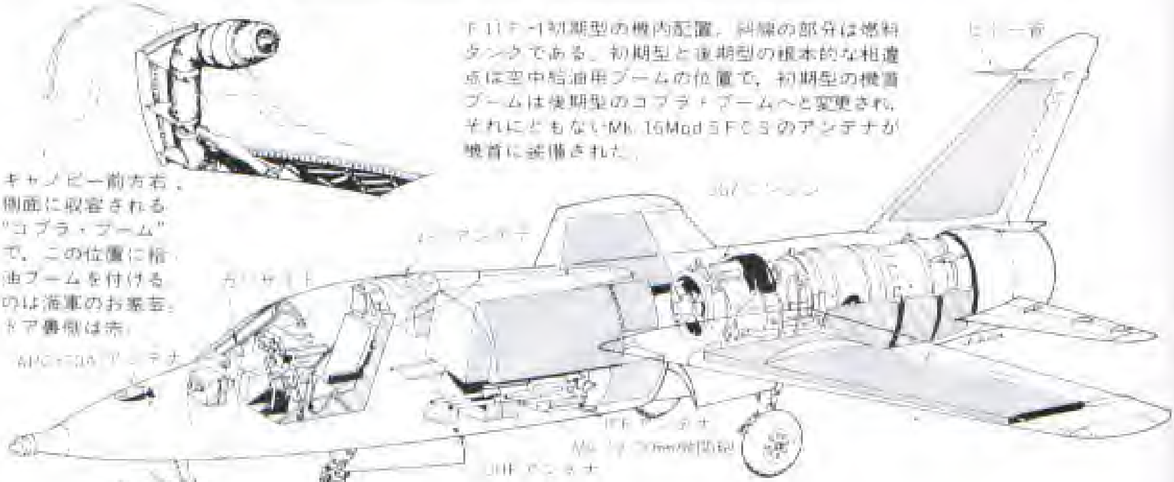
塗装例15　F-11A改造機（YF12F-1）（141853）NATC

海軍飛行テストセンターにおいて、エンジン推力偏向テスト用に改造された機体。

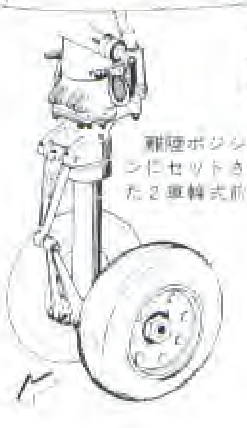
塗装は、機体全体[illegible]ホワイト、キャノピー前部は黒、ノーズ上部からキャノピー後方は[illegible]に塗られている。[illegible]



F11F-1初期型の機内配置。斜線の部分は燃料タンクである。初期型と後期型の根本的な相違点は空中給油用ブームの位置で、初期型の機首ブームは後期型のコブラ・ブームへと変更され、それにともないMk.16Mod 3 FCSのアンテナが機首に装備された。



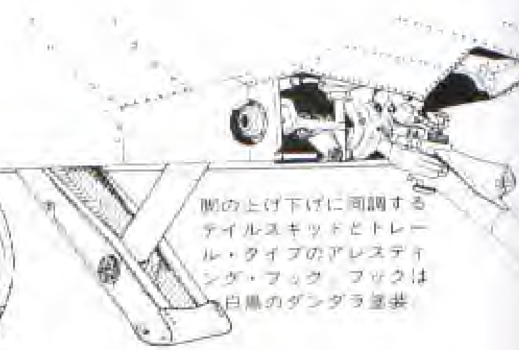
キャノピー前方右側面に収容される"コブラ・ブーム"で、この位置に給油ブームを付けるのは海軍のお家芸。ドア裏側は赤。



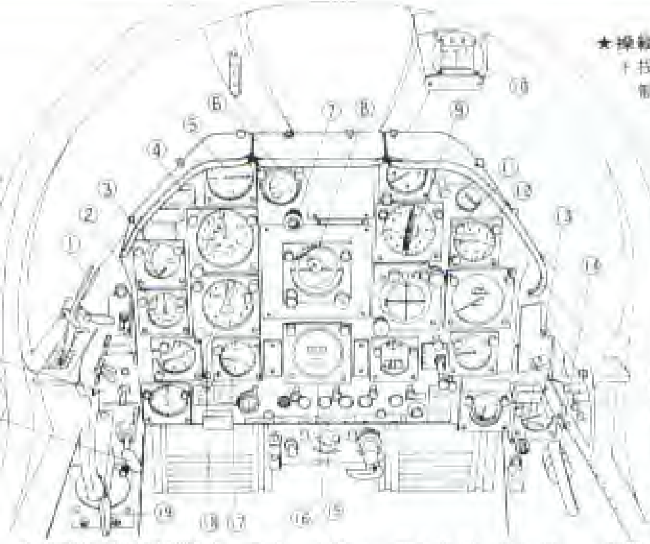
着陸ポジションにセットされた2重輪式前脚



主脚は前方に引き込むタイプで、脚柱、タイヤ＋ハブは白



脚の上げ下げに同調するテイルスキッドとトレール・タイプのアレスティング・フック。フックは白黒のダンダラ塗装

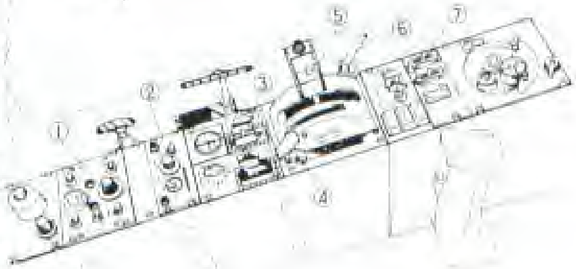


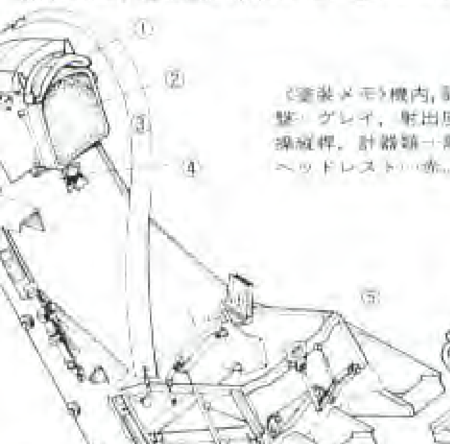
★計器盤(141728機)★　①キャノピー・コントロールレバー，②圧力計，③回転計，④速度計，⑤AOAインディケータ，⑥レーダ・トラッキングライト，⑦レーダレンジ・メータ，⑧ジャイロ水平儀，⑨コース・インディケータ，⑩補助マグネチック・コンパス，⑪加速度計，⑫クロスポインター・コース計，⑬アレスティング・フック上げスイッチ，⑭アレスティング・フック下げレバー，⑮機外ストア・コントロールパネル，⑯距離計，⑰上昇計，⑱高度計，⑲脚制御レバー，⑳緊急脚制御レバー，㉑アーマメント制御パネル



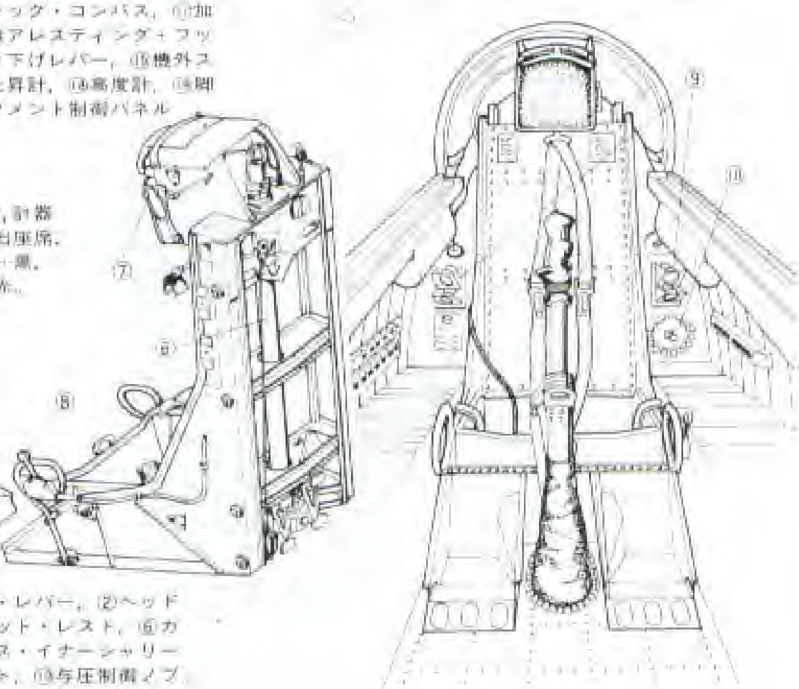
★操縦桿★　①爆弾・ロケット投下スイッチ，②トリム制御スイッチ，③補助スイッチ，④ガン・トリガー，⑤前輪ステアリングスイッチ。

★左コンソール★　①FCSコントロール・パネル，②レーダ制御パネル，③アフタバーナ・スイッチ，④フラップ・レバー，⑤スロットル，⑥カタパルト・グリップ，⑦燃料制御パネル





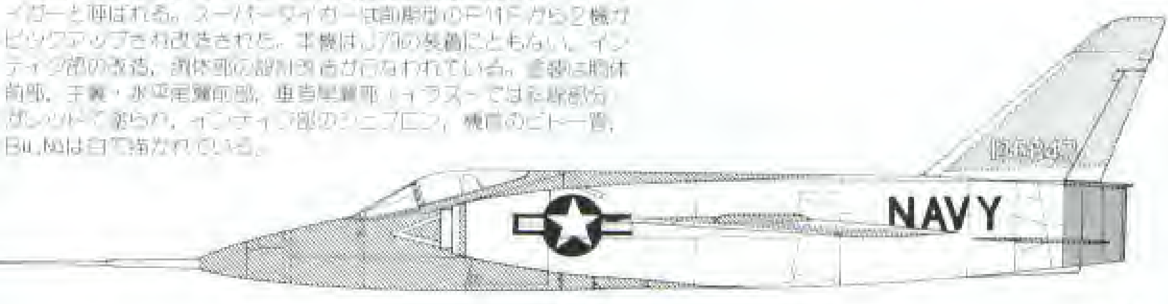
〈塗装メモ〉機内，計器盤－グレイ，射出座席，操縦桿，計器類－黒，ヘッドレスト－赤。



★グラマン製射出座席★　①フェイスカーテン・レバー，②ヘッドレスト，③地上安全ピン，④ハーネス，⑤フット・レスト，⑥カタパルト・チューブ，⑦射出レバー，⑧ハーネス・イナーシャリー制御ハンドル，⑨デーライト・フラッドライト，⑩与圧制御ノブ。

〔塗装例16〕　G98J-11（138647）　プロトタイプ

F11F-1を改造，エンジンをJ79に替えた機体で通称スーパータイガーと呼ばれる。スーパータイガーは前期型のF11Fから2機がピックアップされ改造された。本機はJ79の装備にともない，インテイク部の改造，胴体部の部分改造が行なわれている。塗装は胴体前部，主翼・水平尾翼前部，垂直尾翼部（イラストでは斜線部分）がデイグローで塗られ，インテイク部のシェブロン，機首のピトー管，Bu.Noは白で描かれている。



グラマンF11F タイガー

米海軍機で優れた実積をあげたグラマン社の超音速戦闘機

GRUMMAN F11F TIGER

グラマンF11Fタイガーは前作クーガーを大幅に能向上させた自信作であった。しかし，J65エンジンの生産遅延もさることながら，"グラマン鉄工所"とまで呼ばれた設計の手堅さは新時代を向えたジェット戦闘機には時代遅れであり，"米空母ある所グラマンあり"という栄光の時代は，F-14，A-6，E-2が居並ぶ70年代を待たねばならなかった。



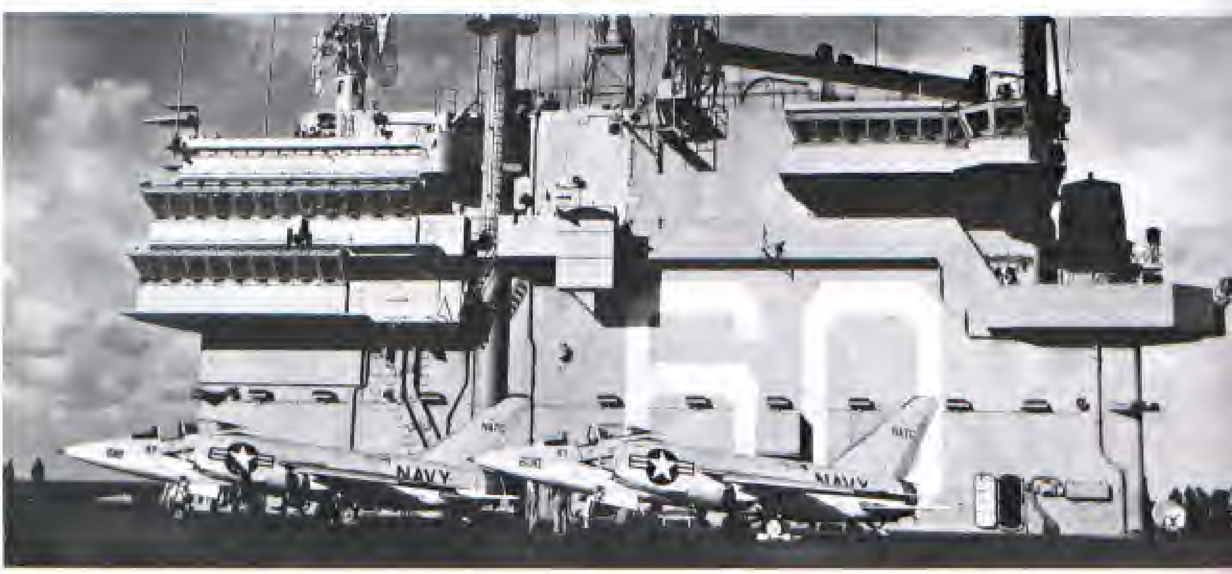


▲テストフライトから帰投したF9F-9(138604)。F9F-9はF9Fの呼称を受け継いではいるが，クーガーとは全くの別機で，クーガーの調達費を同機の開発に振り向けるための苦肉の策であった。胴体はまだエーリアルールになっていないため，鈍重に見える。グラマン伝統のトレーリング式アレスティング・フックに注意。

◀F9F-6クーガー[126259]の機首ブームに取り付けられたタイガーのモックアップ。実機試作前の空力試験中のショットであろう。

▼USSサラトガ(CVA-60)艦上で運用評価試験を受ける海軍航空テストセンター(NATC)のF11F-1(138618/138630)。両機とも機首に給油ブームを持つ初期量産型である。

▲量産型F11F-1。給油ブームは機首から前胴上側面に収納するコブラ・ブームに変更されている。





▲F11F-1の下面形。翼下ハードポイントにはAAM，爆弾などの兵装が搭載できる。エーリアルールに注意。
▼いかにもグラマン機らしいフォルムを見せるF11F-1。ライバルF8Uクルーセイダーとは好対象のラインだ。
▲タイガーの牙と爪。手前からAIM-9Bサイドワインダー，LAU-3/A 5inFFARポッド，150Gal増槽，Mk.82，83 LDGP爆弾，20mm機関砲。

GRUMMAN F-11 TIGER, having a trace to the Panther/Cougar family, was designed to meet the demand for higher combat performance which was essential to beat the MiG-15s during the Korean War. First flown on 30 July 1954, the fighter-bomber served briefly onbd the carrier and then flown mostly by the training squadrons.









205
AM
1740





▶初のF11F実戦部隊VF-21。VF-21は1957年3月からクルーズを行なったが，1959年に解隊されてしまった。なおこのVF-21はVF-18から発展した部隊で現在F-4Jを使用しているVF-21とは別の部隊である。
◀大西洋艦隊で初めてF11Fを受領したVF-33。USSイントレピッドで大西洋をクールスの後，1961年2月，F8U-1Eに機種改変された。
▲F11F-1初期型を改造，J79-GE-3A(推力15,560ℓb/AB)を搭載したF11F-1F(G98J-11)。エアインテイクは大型化され，機首にはエアロ13A FCSを搭載したが，海軍には採用されず，日本，西独のFX候補にもなったが，ライバルF-104Gに破れ試作2機に終った。
▼F11F-1Fはエドワーズでテスト中，水平飛行で72,000ft/1,220m.p.hを記録，その後76,939ftを記録し高度世界記録を更新した。



